STRATÉGIE NATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN 2025

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

LE MOT DE LA MINISTRE

Berceau de l'aviation, notre pays est une grande nation aéronautique, doté d'une expertise reconnue dans toutes les composantes du secteur aérien. À cet égard, le transport aérien n'est pas un sujet comme les autres, il est stratégique pour notre pays.

Moteur de notre économie, il joue un rôle fondamental pour l'activité et l'emploi, et constitue un indispensable outil pour les échanges internationaux.

Instrument de connectivité, le transport aérien participe du positionnement de la France comme première destination touristique mondiale.

Pour de nombreux territoires, il permet aussi le désenclavement nécessaire à leur développement et, pour les territoires ultra-marins, le transport aérien est un garant de la continuité territoriale autant qu'un levier pour mieux connecter chacun de ces territoires à son environnement régional.

Pourtant, le diagnostic économique du transport aérien en France est contrasté : le pavillon français n'a que trop peu bénéficié de la reprise de la croissance du trafic. Ceci n'est pas sans conséquence en termes d'emplois.

Le contexte dans lequel se développe le transport aérien est dans le même temps porteur d'immenses défis que nous devons collectivement regarder en face.

Le premier vise à assurer une meilleure maîtrise de son impact environnemental. C'est une condition indispensable pour préserver l'acceptabilité de ce mode de transport, sans laquelle il ne pourrait y avoir de développement pérenne. La

croissance attendue du trafic aérien appelle une accélération de la transition écologique engagée par ce secteur dans notre pays et dans le monde. La France entend assurer dans ce domaine un rôle majeur au niveau mondial, comme au sein de l'Europe où il existe déjà un système d'échange des quotas d'émission des gaz à effet de serre. Ce volontarisme s'inscrit dans la ligne du succès de la COP 21 ayant abouti à l'accord de Paris, mais pas seulement. Le défi environnemental ne se limite pas au seul enjeu climatique : l'amélioration de la qualité de l'air, la maîtrise des nuisances sonores ou la protection de la biodiversité sur les plateformes doivent également être au cœur de nos préoccupations afin d'assurer un développement plus durable du transport aérien.

Sur le plan de la sûreté, de nombreux événements nous ont malheureusement durement rappelé combien la menace terroriste reste prégnante, pour le transport aérien notamment. Face à cette menace croissante et évolutive, qui nécessite une vigilance de chaque instant, le coût et l'ampleur des moyens déployés pour préserver la sûreté des vols ont augmenté, comme les contraintes pour les passagers. Parallèlement, les prévisions d'évolution du trafic aérien imposent un suivi et une anticipation des besoins d'écoulement, qu'il concerne la navigation aérienne ou les flux de passagers dans nos aéroports, pour éviter une saturation aux conséquences environnementales, sécuritaires et économiques non souhaitables.

Au plan national, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (dite « loi NOTRe ») promulguée le 7 août 2015 a désigné les régions cheffes de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique. Celles-ci ont donc naturellement vocation à contribuer à la politique de développement du transport aérien en co-construisant des politiques aéroportuaires et des liaisons d'aménagement du territoire équilibrées. Nul ne peut par ailleurs ignorer la réalité budgétaire de notre pays qui impose de prioriser les choix de manière raisonnée.

Au plan international, la concurrence s'est exacerbée, sous l'effet notamment de la libéralisation du marché intérieur européen. Notre pays doit œuvrer avec ses partenaires à une régulation mondiale efficace du transport aérien où les intérêts divergent souvent et où tous les acteurs ne respectent pas les règles d'une concurrence loyale.

Face à ce constat, le Gouvernement a souhaité organiser les premières Assises nationales du transport aérien, exercice sans précédent compte tenu de son approche globale et de la pluralité des ateliers et thèmes abordés. De mars à octobre 2018, ces Assises ont représenté plus de 200 heures de débats dans une soixantaine d'enceintes. Je voudrais remercier ici l'ensemble des participants ainsi que les personnels de la direction générale de l'Aviation Civile pour leur si large mobilisation à l'appui de ces travaux.

Les travaux des Assises auront permis de confirmer la mobilisation du transport aérien autour d'enjeux majeurs, notamment dans le domaine environnemental où de nombreuses initiatives sont d'ores et déjà engagées et devront être poursuivies. L'innovation et le talent dont fait preuve l'industrie française sont des atouts-clés comme l'ont démontré de nombreux exemples susceptibles d'inspirer l'ensemble du secteur. Ces travaux auront également permis, à partir d'un état des lieux partagé, de formuler de très nombreuses propositions et d'en débattre entre tous les acteurs du transport aérien.

Le fruit de cette concertation se trouve ici décliné par le Gouvernement dans cette première « Stratégie nationale du transport aérien » qui a vocation à fixer un cap pour l'État à moyen terme, en 2025. Parallèlement, la stratégie pose les bases d'une réflexion prospective de plus long terme à laquelle il convient d'accorder toute l'importance nécessaire pour anticiper pleinement les défis du transport aérien de demain.

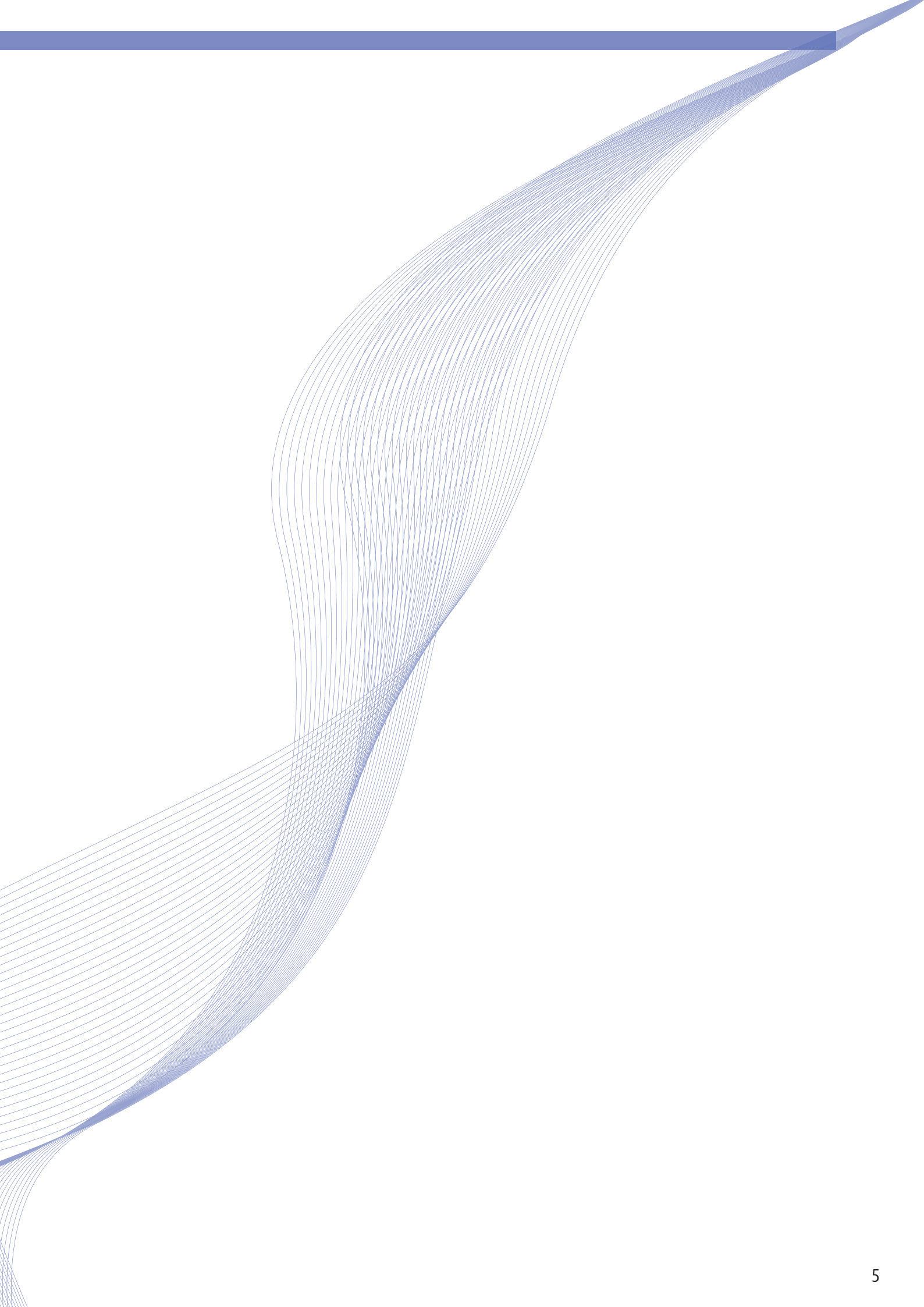
Portée par une vision ambitieuse, « Assurer le développement durable d'un transport aérien français performant au niveau mondial, et outil de connectivité pour chacun de nos territoires », cette stratégie se décline selon quatre axes forts, traduits eux-mêmes en objectifs qui serviront de base à l'action collective, par des mesures applicables immédiatement et des chantiers à dérouler d'ici à 2025.

Cette stratégie aura vocation à s'articuler avec l'ensemble des autres politiques publiques de l'État qui impactent l'aviation française, qu'il s'agisse par exemple du développement touristique ou du contrôle des frontières.

Elle s'inscrit dans le cap fixé par le Gouvernement d'une profonde transformation de notre pays, en particulier sur les plans environnemental, économique et social. Elle engage à ce titre l'Etat qui en fera sa feuille de route dans son domaine d'action, notamment dans son rôle de régulateur qu'il entend assumer pleinement. Mais, au-delà, elle doit également mobiliser et entraîner l'ensemble des acteurs du secteur car il ne peut y avoir de résultats sans l'engagement de tous.

Je veux ici exprimer ma confiance dans la capacité de notre pays à relever avec succès ce défi.

Élisabeth BORNE,
Ministre chargée des transports



UNE VISION AMBITIEUSE

Assurer le développement durable
d'un transport aérien français
performant au niveau mondial,
et outil de connectivité
pour chacun de nos territoires

Axe stratégique n°1
Participer pleinement à la transition écologique et assurer un développement durable de l'aviation dans notre pays et dans le monde

OBJECTIF 1 : accélérer la décarbonation du transport aérien pour renforcer la lutte contre le changement climatique

OBJECTIF 2 : maîtriser les impacts en matière de bruit et de qualité de l'air du développement du transport aérien sur les riverains des plateformes aéroportuaires

OBJECTIF 3 : améliorer les interactions entre les différentes parties prenantes

OBJECTIF 4 : préserver et promouvoir la biodiversité sur les plateformes aéroportuaires françaises

OBJECTIF 5 : accompagner l'émergence de nouveaux enjeux environnementaux

9

Axe stratégique n°2
Assurer les conditions favorisant la performance du transport aérien français

OBJECTIF 1 : favoriser la performance économique et sociale du transport aérien français

OBJECTIF 2 : rechercher plus d'efficacité et d'équité dans le système de régulation applicable aujourd'hui au transport aérien

OBJECTIF 3 : mener une action internationale de soutien aux opérateurs français

OBJECTIF 4 : mieux réglementer pour alléger la charge administrative sur les opérateurs

21

Axe stratégique n°3
Connecter efficacement nos territoires aux flux du trafic aérien

OBJECTIF 1 : assurer une connectivité efficace des territoires par le transport aérien

OBJECTIF 2 : œuvrer au meilleur parcours passager possible dans un contexte de croissance du trafic et d'évolution de la menace terroriste

33

Axe stratégique n°4
Préparer le transport aérien de demain

OBJECTIF 1 : éviter la saturation du transport aérien

OBJECTIF 2 : mener une politique en faveur de l'innovation technologique et organisationnelle

OBJECTIF 3 : gérer les cyber-menaces sur le transport aérien

OBJECTIF 4 : mener une politique d'assistance/coopération auprès des États membres de l'OACI qui en font la demande

OBJECTIF 5 : lancer une réflexion prospective sur les évolutions du transport aérien à l'horizon 2050

41

Dispositif de suivi de la stratégie nationale du transport aérien

48

1

AXE STRATÉGIQUE :

PARTICIPER PLEINEMENT À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ASSURER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AVIATION DANS NOTRE PAYS ET DANS LE MONDE

La prise de conscience de la nécessité de s'approprier collectivement le défi environnemental a conduit très tôt de nombreux acteurs du secteur de l'aviation à s'engager dans des démarches volontaires, ainsi :

- pour les exploitants d'aéroport : la maîtrise des émissions de CO_2, leur réduction, voire la neutralité carbone des plateformes via le « Airport Carbon Accreditation programme » et la protection de la biodiversité aéroportuaire ;
- pour les compagnies aériennes : la modernisation des flottes d'avions, une précision accrue des programmes de vol, l'optimisation des routes, la réduction du poids à bord, la contribution aux travaux de recherche ;
- pour les assistants en escale : l'amélioration des flottes de véhicules et d'engins de piste ;
- pour les acteurs du transport aérien en général : la mise en place de programmes de compensation volontaires.

Le dernier bilan des émissions de CO_2 de l'aviation réalisé par la direction générale de l'Aviation civile (DGAC)[1] montre que ces efforts du secteur pour diminuer ses émissions portent leurs fruits. Ainsi, entre 2000 et 2017, le nombre de passagers équivalents-kilomètres-transportés a augmenté de 54% tandis que la croissance des émissions de CO_2 du transport aérien en France a été limitée à 14%, soit une diminution de -26% des émissions de CO_2 unitaire (en kg de CO_2 par passager équivalent-kilomètre-transporté), correspondant à une décroissance moyenne de -1,7% par an.
Mais l'urgence écologique, qui plus est dans un contexte de forte croissance du transport aérien mondial, impose aux services de l'État d'accompagner aujourd'hui l'accélération de cette transition écologique amorcée et d'œuvrer ainsi à un développement durable du transport aérien français. Cinq objectifs seront poursuivis à cette fin :

1. accélérer la décarbonation du transport aérien pour renforcer la lutte contre le changement climatique ;

2. maitriser les impacts en matière de bruit et de qualité de l'air du développement du transport aérien sur les riverains des plateformes aéroportuaires ;

3. améliorer les interactions entre les différentes parties prenantes ;

4. préserver et promouvoir la biodiversité sur les plateformes aéroportuaires françaises ;

5. accompagner l'émergence de nouveaux enjeux environnementaux.

OBJECTIF 1
ACCÉLÉRER LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN POUR RENFORCER LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

En matière de gaz à effet de serre, les inventaires consolidés des émissions du secteur aérien évaluent sa part à environ 2% des émissions mondiales de CO_2[2]. En ce qui concerne les chiffres du transport aérien intérieur français, le dernier bilan des émissions de CO_2 réalisé par la DGAC fait ressortir les chiffres suivants :

- en 2017, les émissions de CO_2 pour le transport aérien en France se sont élevées à 21,9 Mt (millions de tonnes), dont 17,4 Mt (79,6%) pour le transport aérien international ;
- en 2017, les émissions de CO_2 pour l'ensemble du trafic aérien (aviation commerciale et non commerciale) se sont élevées, après recalage par les ventes de carburant aviation en France, à 22,5 Mt ;
- en 2016, le trafic aérien intérieur représentait 2,8% des émissions de CO_2 (4,8 Mt) du secteur des transports selon l'inventaire national des émissions (chiffres CITEPA)[3] ;
- en 2016 le trafic aérien intérieur (4,8 Mt) et le secteur des transports étaient respectivement à l'origine de 1,1% et 38,6% des émissions de la France (chiffres CITEPA).

La 21e conférence des parties à la convention des Nations unies sur les changements climatiques (COP 21) réunie à Paris en décembre 2015 a fixé un objectif ambitieux de limitation de l'augmentation de la température mondiale bien en deçà de 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle, et de poursuivre les efforts pour limiter cette augmentation à 1,5°C. Les émissions de CO_2 du secteur de l'aviation civile nationale font dans ce cadre partie intégrante des engagements de la COP 21. Les émissions internationales ont vocation quant à elles à être traitées dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), laquelle a engagé une politique d'ensemble de régulation des émissions de CO_2 du secteur avec un « objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020 » (objectif de « Croissance Neutre en Carbone » ou « Carbon-Neutral Growth by 2020 - CNG 2020 »).

Pour atteindre cet objectif, l'OACI a développé le concept de « panier de mesures » qui permet de décliner quatre leviers :

- l'amélioration de la performance énergétique des aéronefs ;
- l'optimisation des procédures opérationnelles (gestion de la circulation aérienne) conduisant à réduire la consommation de carburant ;

1- DGAC « Les émissions gazeuses liées au trafic aérien - Données 2017 » (https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Emissions_gazeusesVF.pdf)
2- Source OACI : https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/aircraft-engine-emissions_FR.aspx
3- Source : Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) « inventaires des émissions 2016 » : https://www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/secten#Contribution_ss-secteurs

- le développement des biocarburants durables pour les aéronefs ;
- la mise en place de mesures économiques fondées sur le marché.

Dans la ligne de l'accord de Paris du 12 décembre 2015 et avec le souci de maintenir notre pays dans le peloton de tête des pays engagés dans la lutte contre le changement climatique, le Gouvernement français est résolu à soutenir pleinement ce « panier de mesures » de l'OACI en le déclinant pour le transport aérien français et en l'intégrant dans les outils de la politique climatique nationale comme la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) ou la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE).

AMÉLIORER LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES AÉRONEFS

L'amélioration de la performance énergétique des aéronefs sera recherchée selon trois axes :

- **en poursuivant le travail de recherche dans le cadre en particulier du Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile (CORAC) et de sa feuille de route 2017** laquelle vise notamment à permettre, par des investissements de long terme, une réduction de l'empreinte environnementale de la filière aéronautique ;
- **en promouvant et en participant activement au travail de normalisation engagé au sein de l'OACI**, à l'instar de la norme sur les émissions de CO_2 des aéronefs adoptée le 6 mars 2017, limitant les émissions de CO_2 pour les avions à réaction. Le secteur aéronautique est à cette occasion devenu le premier secteur industriel à se doter d'une référence mondiale de certification qui incite les constructeurs à renforcer l'efficacité énergétique de leurs appareils ;

LE CONSEIL POUR LA RECHERCHE AÉRONAUTIQUE CIVILE (CORAC) : UNE STRATÉGIE AU SERVICE DE LA RECHERCHE

Mis en place en juillet 2008, le CORAC est une instance de concertation présidée par la Ministre chargée des Transports. Il constitue le lieu privilégié des échanges entre l'État et l'industrie du transport aérien dans son ensemble. Le CORAC s'inscrit dans une volonté de mise en cohérence des efforts de recherche et d'innovation dans le domaine aéronautique pour que les prochaines générations d'aéronefs répondent à des exigences accrues de sécurité, de protection environnementale et de compétitivité. Après presque dix années d'existence, 2017 a marqué le début d'une nouvelle ère avec une refonte de la feuille de route du CORAC, de manière à répondre aux grands facteurs de transformation de la filière : la réduction de l'empreinte environnementale, l'amélioration des opérations aériennes, l'autonomie et l'excellence industrielle.

Cette nouvelle feuille de route vise à synchroniser les efforts de la filière pour préparer :

- la prochaine génération d'aéronefs (entrée en service entre 2025 et 2030) avec des configurations classiques et des nouvelles technologies,
- des aéronefs en ruptures (entrée en service au-delà de 2030), c'est-à-dire de nouvelles configurations et des aéronefs répondant à de nouveaux usages (mobilité urbaine par exemple).

Les projets qui émanent de ce travail collaboratif sont financés à parité entre l'État et l'industrie, la part de l'État étant en très grande partie assurée par le budget de soutien à la R&T dédié de la DGAC.

- **en encourageant les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes pour tirer plus rapidement profit des meilleures performances environnementales offertes par les aéronefs récents.** Les dernières générations d'avions, entrées en service dans les deux à trois dernières années, présentent ainsi des gains d'efficacité énergétique de 15% à 25%. Ces gains ne peuvent toutefois se concrétiser qu'au fur et à mesure du renouvellement des flottes, sachant qu'une compagnie renouvelle ses avions, en moyenne, tous les 18 ans.

POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES ROUTES ET DES PROCÉDURES DE NAVIGATION AÉRIENNE POUR EN TIRER UN BÉNÉFICE ENVIRONNEMENTAL

Avec une situation géographique au cœur des flux de trafics européens, les services français de navigation aérienne gèrent l'un des espaces aériens les plus grands et denses d'Europe avec plus de 3 millions de vols contrôlés en 2017 dont 50% de survol[4]. À cela s'ajoutent les nombreux territoires ultra-marins français qui nous mettent en liaison étroite avec toutes les régions aéronautiques du monde. La France assure ainsi le contrôle aérien sur plus de 14 000 000 km² répartis sur la planète dont 12 500 000 km² pour la seule FIR (Flight information Region/Région d'information de vol) Tahiti.

Cette situation donne à notre pays un levier d'action significatif. **Des mesures seront prises dans ce cadre qui, en optimisant les trajectoires des avions, permettront de diminuer la consommation énergétique en route ainsi que les émissions de bruit et de polluants au voisinage des aéroports, au cas par cas.**

Ces techniques opérationnelles constituent une nouvelle opportunité de réduire les nuisances sonores aux abords des plateformes aéroportuaires, avec notamment le développement d'un important programme de procédures d'approche et d'atterrissage basé sur la navigation satellitaire. Des progrès sont attendus au profit des riverains et la navigation aérienne se prépare à en tirer parti dès que les équipements des avions le permettront.

En ce qui concerne les routes aériennes, il s'agit en particulier de la mise en œuvre des « itinéraires libres » dans le cadre du projet européen SESAR (single european sky ATS research), en haute altitude.

DÉVELOPPER LE RECOURS AUX BIOCARBURANTS D'AVIATION DURABLES

Ce levier d'action sera privilégié car, contrairement à d'autres secteurs bénéficiant d'alternatives énergétiques, l'aviation n'aura d'autre choix que d'utiliser, pendant encore plusieurs décennies, un carburant liquide à très fort contenu énergétique répondant à des contraintes d'utilisation très sévères. Les biocarburants permettront d'offrir à cet égard une alternative durable aux ressources fossiles.

La France, qui dispose d'acteurs de l'énergie et du transport aérien de premier plan, a toute capacité pour déployer dans ses aéroports des biocarburants d'aviation durables si possible produits sur son territoire. Pour autant, l'utilisation régulière et pérenne en France de biocarburants aéronautiques est aujourd'hui encore limitée du fait de contraintes économiques importantes. **Dans la lignée de l'Engagement pour la Croissance Verte relatif à la mise en place d'une filière de biocarburants aéronautiques durables en France signé en décembre 2017, une feuille de route gouvernementale est en cours de finalisation afin de préciser l'ambition et la stratégie que la France pourrait développer en matière de biocarburants d'aviation durables dès 2020.** Ces travaux s'inscrivent en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, qui introduit comme objectif de long terme en 2050 une substitution de 50% des carburants fossiles d'aviation par des biocarburants d'aviation durables.

ACCOMPAGNER L'EFFORT INTERNATIONAL ET COMMUNAUTAIRE POUR LA MISE EN ŒUVRE DES MÉCANISMES DE MARCHÉ CARBONE

À l'échelle mondiale, le Gouvernement travaillera au déploiement du CORSIA. Les 191 États membres de l'OACI, institution spécialisée des Nations-Unies en charge de la gouvernance et de la régulation de l'aviation civile internationale, ont en effet adopté le 6 octobre 2016 une résolution relative à un mécanisme mondial basé sur une mesure de marché (« Global market-based measure (GMBM) scheme ») intitulé « Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale » (« Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) »). Avec cet accord historique l'aviation a pris un engagement fort en devenant le premier secteur à se doter d'un dispositif mondial et contraignant pour le contrôle de ses émissions de CO_2. Avec CORSIA, les compagnies aériennes compenseront leurs émissions par l'acquisition d'unités de compensation d'émission, qui permettront de financer des projets de réduction ou de capture de carbone.
En juin 2018, le Conseil de l'OACI, organe exécutif de l'organisation, a adopté les normes et pratiques recommandées associées qui ont permis aux opérateurs de s'engager dans le dispositif dès le 1er janvier 2019. L'objectif du CORSIA est de stabiliser les émissions de CO_2 de l'aviation internationale au niveau qu'elles atteindront en 2020. Le mécanisme prévoit pour cela plusieurs phases de mise en œuvre : une première phase entre 2021 et 2026 sur la base du volontariat (78 États volontaires, dont la France, participeront à cette phase

4- Source OACI : https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/aircraft-engine-emissions_FR.aspx

POUR FAVORISER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE : UN ENGAGEMENT POUR LA CROISSANCE VERTE SUR LES BIOCARBURANTS AÉRONAUTIQUES

Les « Engagements pour la Croissance Verte » (ECV) sont inspirés des « Green Deals » mis en place aux Pays-Bas. Portés par le ministère de l'environnement, et selon les projets d'autres ministères, ils visent à faciliter l'émergence de projets innovants pour la transition écologique en apportant des solutions là où les projets rencontrent des freins. Concrètement, ils prennent la forme d'un accord entre des partenaires privés et l'Etat dans lequel chacune des parties s'engage, volontairement, sur des actions visant à lever les obstacles identifiés. Ces « contrats » ne sont pas contraignants juridiquement et n'impliquent pas d'engagement financier. Ils sont complémentaires des aides financières classiques de l'État. Ils n'ont pas pour vocation d'accorder des dérogations ou des exemptions mais de clarifier l'interprétation de textes règlementaires ou d'en faciliter l'application. Aujourd'hui, plusieurs ECV ont déjà été signés ; ils portent notamment sur le recyclage et la valorisation des déchets de plâtre, du verre acrylique, de textiles et de matériaux de construction.

Signé en décembre 2017, l'ECV sur les biocarburants aéronautiques vise à lever les obstacles relatifs au déploiement d'une filière française. Cet ECV associe, du côté des partenaires privés, Air France, Airbus, Safran, Total et Suez Environnement et du côté des services de l'État, le Commissariat Général au Développement durable (CGDD), la Direction générale de l'Énergie et du Climat (DGEC), la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) et la direction générale des Entreprises (DGE). Ses résultats sont attendus pour juin 2019.

représentant plus de trois quarts de l'activité aérienne internationale[5]), puis une seconde phase à partir de 2027 où le dispositif s'appliquera de façon universelle à l'exception d'un certain nombre d'États exemptés en raison de leur niveau de développement, de leur insularité ou de leur faible poids dans le trafic mondial.

Au niveau français et européen, le transport aérien est le seul mode de transport à ce jour à l'échelle européenne, à avoir intégré le système européen d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (SEQE ou, en anglais, Emission Trading Scheme, ou encore European Union Emission Trading Scheme – EU ETS). En application de ce système, les exploitants d'aéronefs doivent restituer autant de quotas d'émissions qu'ils émettent de tonnes de CO_2. Les recettes des quotas achetés aux États doivent financer la transition énergétique. Fin 2017, un règlement communautaire a prolongé l'application de l'EU-ETS aviation au seul champ intra-espace économique européen (EEE) jusqu'au 31 décembre 2023. Cette directive prévoit également que la Commission européenne établisse mi 2019 un rapport relatif aux dispositions à prendre pour assurer la mise en œuvre du mécanisme mondial de compensation des émissions CORSIA et aux règles à appliquer aux vols à l'intérieur de l'EEE. Il s'agira de répondre à l'ambition européenne en matière de changement climatique et de poursuivre les objectifs fixés par l'Accord de Paris.

À l'échelle régionale, le Gouvernement entend travailler parallèlement à l'atteinte des objectifs climatiques européens. La lutte contre le changement climatique est en effet une des grandes priorités de l'Union Européenne (UE). D'ici à 2050, l'UE compte ainsi réduire considérablement ses émissions, entre 80 et 95% par rapport à 1990, dans le cadre des efforts qui doivent être réalisés collectivement par les pays développés. Le Conseil européen d'octobre 2014 a pris l'engagement de réduire l'ensemble des gaz à effet de serre dans l'Union d'au moins 40% d'ici 2030 par rapport au niveau atteint en 1990. Tous les secteurs de l'économie, dont l'aérien, participent à ces réductions d'émissions. Un effort particulier est demandé aux secteurs couverts par le système d'échange de quotas européen, dont fait partie le transport aérien, pour réduire de 43% leurs émissions de gaz à effet de serre. Il conviendra dès lors de consolider la contribution du secteur de l'aviation à cette stratégie européenne.

ACCOMPAGNER LA MONTÉE EN COMPÉTENCE D'ÉTATS TIERS DANS LA MISE EN ŒUVRE DU « PANIER DE MESURES » DE L'OACI AFIN DE SOUTENIR UNE ACTION GLOBALE AU NIVEAU MONDIAL

Notre pays possède une expertise technique reconnue qu'il entend partager avec ses partenaires afin d'encourager une mobilisation mondiale autour du « panier de mesures » de l'OACI. Un soutien pourra, en particulier, être apporté dans les domaines de la navigation aérienne, en matière de navigation basée sur la performance (PBN) par exemple, ou dans le cadre du programme d'assistance et de formation aux États tiers pour le CORSIA. Ce programme dit « ACT CORSIA » (« Assistance, Capacity Building and Training Programme on CORSIA ») a été lancé par l'OACI. Il permet de répondre aux demandes spécifiques des États en matière d'assistance ciblée, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) de leurs émissions à compter du 1er janvier 2019.

5- Source OACI : au 15 janvier 2018, 78 États s'étaient déclarés volontaires pour participer à la phase I du CORSIA représentant 76,63% de l'activité de l'aviation mondiale (https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/state-pairs.aspx).

OBJECTIF 2
MAÎTRISER LES IMPACTS EN MATIÈRE DE BRUIT ET DE QUALITÉ DE L'AIR DU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN SUR LES RIVERAINS DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

LA LUTTE CONTRE LE BRUIT

L'activité économique générée par un aéroport est importante, comme en attestent les 403 000 emplois générés par l'aéroport de Paris Charles de gaulle[6]. Cette activité économique génère des nuisances sonores qui, bien qu'en diminution grâce au progrès technologique[7], ont un effet sur la qualité de vie, voire la santé des riverains des plateformes aéroportuaires. Ces nuisances sonores font à ce titre l'objet de politiques publiques visant à les atténuer et leur prise en compte doit être une composante pleine et entière du développement durable de l'aviation civile. À ce titre, le Gouvernement articulera son action autour des leviers suivants.

TRAVAILLER À L'OPTIMISATION DU DISPOSITIF D'AIDE À L'INSONORISATION (FINANCEMENT ET FONCTIONNEMENT)

Ce dispositif est actuellement dans une situation difficile, notamment en Île-de-France. Par manque de financement, un nombre important de dossiers sont en attente de traitement et certaines demandes d'aides doivent attendre jusqu'à 4 ans pour pouvoir être traitées. Par ailleurs, le nombre de locaux restant à insonoriser est estimé à 60 000, ce qui signifie que dans l'état actuel des ressources l'achèvement de l'insonorisation demandera plus de 15 ans. Ce dispositif, collectivement reconnu, mérite de continuer à être fermement soutenu.

Le Gouvernement s'attachera dès lors à mobiliser des compléments de ressources tout en prenant en compte à la fois les contraintes économiques des exploitants d'aéronefs, financeurs de l'aide à l'insonorisation, et les contraintes budgétaires de l'État.

Par ailleurs, le Gouvernement veillera à mettre en œuvre diverses mesures d'amélioration du dispositif telles que :
- la possibilité effective pour les riverains les plus fortement exposés aux nuisances sonores de faire racheter leur logement dans des conditions satisfaisantes ;
- l'assouplissement des règles d'éligibilité à l'aide à l'insonorisation dans certains cas spécifiques ;
- l'amélioration de l'articulation entre l'isolement acoustique et l'isolement thermique des logements.

Enfin, les mesures nécessaires seront prises pour rendre effective la mise en œuvre du dispositif d'aide sur les aéroports qui, dans un avenir proche, sont susceptibles de remplir les critères de trafic les faisant relever de ce dispositif.

AMÉLIORER LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION AUTOUR DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document opposable aux tiers, visant à éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions de ces documents ainsi que celles des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur. Le PEB réglemente en particulier l'utilisation des sols aux abords des aéroports en vue d'y interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou compatibles avec le voisinage d'un aérodrome. Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit de construire, le PEB introduit des obligations en matière d'information des riverains. Ce sont actuellement environ 250 aéroports qui sont concernés par l'obligation d'être pourvus d'un PEB.

Le Gouvernement veillera à développer l'outil privilégié que constitue le plan d'exposition au bruit (PEB) en :
- améliorant l'information des nouveaux arrivants - locataires comme acquéreurs - dans les plans d'exposition au bruit ;
- poursuivant les réflexions entamées sur la prise en compte conjointe, pour l'élaboration de la cartographie du bruit, du trafic de deux aéroports géographiquement proches tels que Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget ;
- favorisant un suivi plus précis des évolutions effectives de l'urbanisation à l'intérieur des PEB.

FAIRE ÉMERGER DES DISPOSITIFS OPÉRATIONNELS OU RÉGLEMENTAIRES PERMETTANT DE MAÎTRISER LES NUISANCES SONORES

En lien avec le projet européen SESAR, en coopération avec les compagnies aériennes, les pilotes et les contrôleurs aériens, et en concertation avec les riverains, l'État poursuivra ses efforts d'amélioration des procédures de navigation aérienne dans un objectif de réduction des nuisances sonores. Ainsi, la généralisation des atterrissages dits « en descente douce » continuera à être étudiée, pour une mise en œuvre aussi rapide que possible.

6- Source : ADP, Etude d'impact socio-économique, CDG, cabinet UTOPIES, 2017. Sont comptabilisés les emplois directs, indirects, induits et catalytiques à CDG en 2016.

7- En trente ans, il a été possible de réduire en moyenne d'un peu plus de 20 décibels le bruit des avions à réaction. Source : Site internet ACNUSA https://www.acnusa.fr/fr/le-saviez-vous/les-avions/les-avions-du-futur-seront-ils-moins-bruyants/49

LE DISPOSITIF D'AIDE A L'INSONORISATION

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) est une taxe affectée au financement des aides à l'insonorisation des bâtiments (logements, établissements d'enseignement et locaux à caractère sanitaire ou social) qui sont situés à l'intérieur d'une zone de voisinage, définie par le plan de gêne sonore de l'aéroport.

Due à chaque décollage d'aéronefs de plus de 2 tonnes, elle concerne aujourd'hui les 10 aéroports suivants : Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac. L'aéroport de Bâle-Mulhouse, du fait de son caractère binational, relève d'un mécanisme spécifique : le dispositif d'aide à l'insonorisation défini par le code de l'environnement s'y applique, mais il est financé par une autre recette que la TNSA (redevance bruit payée par les compagnies à l'aéroport).

Le produit annuel de la TNSA est de l'ordre de 45 M€ (44,8 M€ en 2018, 46,6 M€ en 2017). Entre 2004 et 2018, près de 70 000 locaux ont fait l'objet d'un avis favorable des commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) pour effectuer des travaux d'insonorisation, pour un montant global de près de 700 M€, soit un montant moyen engagé de 10 000 € par local.

PROMOUVOIR LA RÉDUCTION DU BRUIT DES AÉRONEFS, NOTAMMENT VIA LE RENFORCEMENT DES NORMES DE L'OACI ET LES TRAVAUX DE RECHERCHE DU CORAC

Grâce aux progrès technologiques, les avions produisent d'ores et déjà quatre fois moins de bruit que ceux en service dans les années 60. Les programmes de recherches engagés permettent de penser qu'un nouvel effet notable se produira à l'horizon 2025, avec l'entrée en service d'avions deux fois moins bruyants que ceux produits en 2005.

LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

En matière de pollution atmosphérique et de qualité de l'air, les situations locales sont très variables. À titre illustratif, en Île-de-France, les émissions liées à la zone aéroportuaire, à l'exception de celles engendrées par les accès aux aéroports, peuvent représenter jusqu'à 7% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et environ 2% de celles de particules fines (PM10)[8]. La qualité de l'air n'en reste pas moins un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. Il bénéficie d'un cadre réglementaire général : l'objectif d'amélioration est en particulier porté par la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant, le décret 2010-1250 du 21 octobre 2010 et l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant. Cet enjeu est aussi, parfois, objet de mesures spécifiques à certains secteurs. Les aéroports sont ainsi concernés par l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui impose aux onze principaux aéroports l'établissement d'un programme d'actions afin de réduire l'intensité de leurs émissions (émissions rapportées aux passagers et fret transporté) pour les gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire.

L'évaluation de l'ADEME montre que les objectifs de réduction de 10% et 20% assignés pour 2020 et 2025, par rapport à 2010, devraient être atteints[9].

Dans le cadre de sa politique nationale en faveur de la qualité de l'air, le Gouvernement entend poursuivre ces efforts et décliner son action pour le secteur de l'aérien autour de trois leviers principaux.

MAÎTRISER LES ÉMISSIONS DES AÉRONEFS EN :

- travaillant à l'optimisation de la composition des carburants dans le cadre de l'OACI ;
- promouvant les travaux de normalisation engagés au sein de l'OACI, notamment sur les oxydes d'azote et les particules ;
- incitant à l'utilisation des aéronefs les plus vertueux en matière d'émissions : une modulation des redevances d'atterrissage en fonction des émissions d'oxydes d'azote sera notamment étudiée ;
- encourageant les actions volontaires des acteurs, comme pour le temps de roulage par exemple.

MAÎTRISER LES ÉMISSIONS AU SOL PAR :

- un renforcement des dispositifs de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance ;
- une incitation au déploiement et à l'utilisation de matériel à faible émission, en particulier des flottes d'engins de piste.

MAÎTRISER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES DESSERTES DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES en encourageant notamment le développement et le recours de solutions de mobilité à faible émission.

8- Source : Airparif - https://www.airparif.asso.fr/etat-air/air-et-climat-bilan-emissions
9- Source : https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/programme-actions-aerodromes_2018.pdf

L'information, le dialogue et l'étude permanente de solutions opérationnelles avec l'ensemble des parties prenantes, qu'il s'agisse des exploitants aéroportuaires, des compagnies aériennes, des constructeurs, des représentants des riverains, des élus locaux et parlementaires, des pilotes et des contrôleurs aériens, sont des composantes importantes de la maîtrise des impacts environnementaux du secteur. **Le Gouvernement entend promouvoir à cet effet des échanges de la meilleure qualité possible.**

OBJECTIF 3
AMÉLIORER LES INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTES PARTIES PRENANTES

DÉVELOPPER LES DISPOSITIFS D'INFORMATION ET DE TRANSPARENCE PAR :

- une généralisation, pour les principaux aéroports, des outils de suivi sur internet des trajectoires des aéronefs et du bruit ;
- une amélioration des inventaires d'émissions de polluants et la mise en œuvre de nouveaux indicateurs en lien avec les acteurs pertinents (ACNUSA, associations agréées de surveillance de la qualité de l'air régionales) ;
- une amélioration du bilan de la DGAC sur les émissions gazeuses liées au trafic aérien et une publication dans les meilleurs délais possibles après la fin de l'année civile écoulée.

RENFORCER LA COOPÉRATION ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS DU SECTEUR

Des actions dans ce cadre pourront viser, par exemple, à promouvoir des études conjointes (par exemple caractérisation de l'impact des aéroports en matière de concentration de particules ultrafines), ou à renforcer et formaliser des liens avec des partenaires tels que les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA).

PROMOUVOIR LES ENGAGEMENTS VOLONTAIRES DES PARTIES PRENANTES EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

DÉVELOPPER DES SYNERGIES AVEC D'AUTRES SECTEURS OU D'AUTRES PARTENAIRES AFIN DE TROUVER DES SOLUTIONS TRANSVERSES À CHAQUE FOIS QUE POSSIBLE

OBJECTIF 4
PRÉSERVER ET PROMOUVOIR LA BIODIVERSITÉ SUR LES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES FRANÇAISES

PARTAGER UNE FEUILLE DE ROUTE SUR LA BIODIVERSITÉ

En juillet 2018, le Gouvernement a présenté un plan national pour la biodiversité qui s'inscrit dans un contexte où la France se place au cœur de l'agenda international en matière de biodiversité en accueillant le G7 « environnement » en 2019 et, en 2020, le Congrès mondial de la Nature de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN).

Le secteur du transport aérien peut contribuer de façon décisive à la protection et la valorisation de la biodiversité. En effet, les 550 aéroports français représentent une surface de près de 500 km² et constituée, à plus de 70%, de prairies aéronautiques, mais aussi d'espaces engazonnés, de jachères, de cultures et de bois[10]. Ces milieux ouverts et souvent préservés abritent une faune et une flore constitutives des écosystèmes locaux. En cela, les aéroports recèlent une biodiversité ordinaire à laquelle l'urbanisation et l'agriculture intensive portent de plus en plus atteinte.

Une démarche biodiversité responsable consiste à mieux comprendre les écosystèmes sur les aéroports et à doter l'exploitant d'une connaissance de ses espaces, des milieux et des espèces qui les peuplent, dans le but d'en faciliter la gestion, de limiter le risque animalier et notamment aviaire, d'optimiser les interventions sur le couvert herbacé, et de réduire les coûts. Une vingtaine d'aéroports ont d'ores et déjà intégré à leur mode d'exploitation une démarche environnementale conciliant nécessaire sécurité du transport aérien et protection de la biodiversité. Compte tenu des surfaces des emprises aéroportuaires et des espaces semi-naturels qu'elles recèlent, un engagement plus important de l'ensemble du secteur aérien aurait des conséquences extrêmement positives pour la biodiversité.

Afin d'inciter l'ensemble de nos aéroports, et tous les acteurs qui y travaillent, notamment les compagnies aériennes, à intégrer une démarche biodiversité, une feuille de route concernant la biodiversité sur les plateformes aéroportuaires françaises sera proposée à court terme.

Cette feuille de route répondra aux exigences de la Stratégie nationale pour la biodiversité et aura pour but d'accompagner le secteur de l'aviation dans la mise en place de nombreuses

10- Chiffres DGAC

actions concrètes du Plan national pour la biodiversité. Elle s'adressera pour cela aux services de la DGAC, aux aéroports, aux compagnies aériennes et également aux usagers du transport aérien.

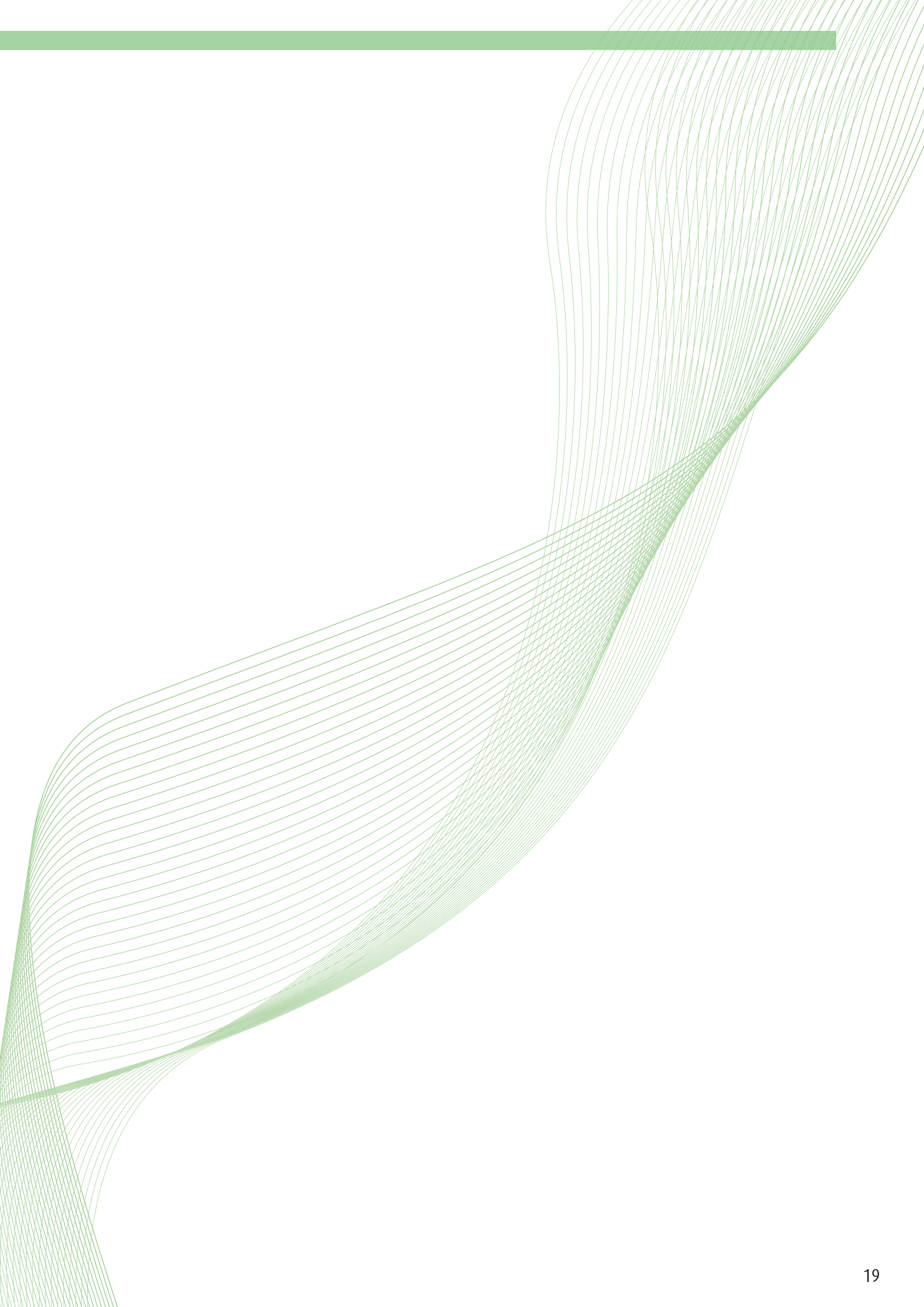
OBJECTIF 5
ACCOMPAGNER L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Au-delà des domaines d'action d'ores et déjà identifiés pour l'action environnementale dans le secteur du transport aérien, il convient également d'anticiper et d'accompagner l'émergence de nouveaux enjeux environnementaux. Le Gouvernement identifiera et mettra en œuvre dans ce cadre de nouvelles actions pour répondre aux enjeux que constituent par exemple :

- **l'adaptation au changement climatique** et les moyens d'assurer la résilience des infrastructures du transport aérien, dans le cadre du 2e Plan national d'adaptation au changement climatique à venir ;
- **les méthodes d'évaluation des « effets non CO_2 » du transport aérien**, domaine d'étude qui recouvre d'autres émissions que le CO_2, comme les émissions d'oxydes d'azote (NOx), les traînées de condensation ou la formation de cirrus dont la contribution à l'effet de serre doit être mieux évaluée. Les travaux de recherche menés devraient permettre de réduire les incertitudes liées aux conséquences climatiques de l'aviation, et en particulier celles liées aux trainées de condensation, aux cirrus induits, mais également celles résultant des rejets de Nox et de particules ;

- **le développement d'une filière de recyclage des aéronefs :** le démantèlement et le recyclage des aéronefs est aujourd'hui un sujet prégnant qui doit être considéré, en particulier en parallèle d'une politique d'incitation au renouvellement des flottes, tant pour ses effets environnementaux qu'économiques au regard du gisement d'emplois possibles dans cette filière ;

- **les effets sanitaires du bruit :** des études sont en cours sur ce sujet. Au niveau national, l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) a été sollicité en particulier par la direction générale de la santé et l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) pour mettre en place un programme de recherche épidémiologique. Ce projet, intitulé DEBATS, a pour objectif de mieux connaître et mieux quantifier les effets sur la santé du bruit des avions à proximité de trois aéroports français Paris-Charles-De-Gaulle, Toulouse-Blagnac et Lyon St-Exupéry. Les conclusions devraient en être connues en 2020. Au niveau international, des travaux sont également menés par l'organisation mondiale de la santé. L'ensemble de ces travaux devra être intégré à la réflexion collective du secteur.



AIR FRANCE
AIR FRANCE

2

AXE STRATÉGIQUE :

ASSURER LES CONDITIONS FAVORISANT LA PERFORMANCE DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

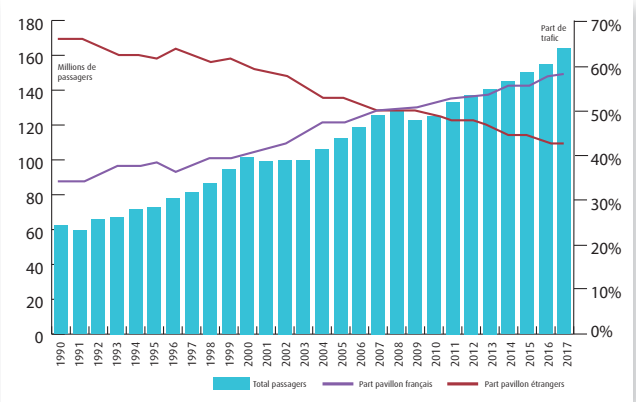
La France est aujourd'hui un des rares pays aéronautiques au monde à présenter des acteurs de premier plan dans tout le champ de l'aviation : construction aéronautique dans toutes ses composantes, exploitants d'aéroport, compagnies aériennes, prestataire de services de navigation aérienne, coopération internationale ou formation avec, notamment, l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) et l'Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace (ISAE-SUPAERO).

Le premier des aéroports français, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, 2e aéroport européen pour le trafic passagers (1er pour le trafic de fret) et 10e mondial, accueille le hub de la compagnie Air France, membre du groupe Air France-KLM et fondatrice de l'alliance Skyteam, ainsi que le hub de FedEx Express, le plus important de l'entreprise en dehors des Etats-Unis. Ces grandes entreprises ne sont pas les seules à faire de notre pays une plaque tournante du trafic aérien mondial : on comptabilise ainsi 120 aéroports dans l'hexagone accueillant des services aériens réguliers, opérés par 130 compagnies régulières, dont 20 françaises, qui proposent 1 350 liaisons différentes.

Pour toutes ces raisons, le secteur de l'aviation civile, en prenant en compte la construction aéronautique, compte aujourd'hui significativement dans l'économie de notre pays, sur l'ensemble de son territoire, en représentant 3,8% du PIB et 1 142 000 emplois directs et indirects[11]. Le secteur aérien génère 90 Md€ de chiffre d'affaires dont 49 Md€ pour la construction aéronautique[12], ce qui en fait le premier contributeur au solde positif du commerce extérieur français. Vecteur d'échanges internationaux, l'aviation participe également du positionnement de la France comme première destination touristique mondiale. Notre pays a ainsi accueilli 87 millions de visiteurs en 2017[13], devrait avoisiner le seuil de 90 millions en 2018 et vise le cap des 100 millions à l'horizon 2020, sachant que le tourisme représentait, au total, 7,1% du PIB national en 2016[14]. Le transport aérien est par ailleurs un outil économique indispensable pour la France, 8e exportateur mondial en 2017[15]. La présence d'infrastructures aéroportuaires performantes, et notamment d'un hub de rang mondial, est un atout pour les entreprises françaises dans leurs activités internationales. De même les grandes entreprises étrangères sont particulièrement sensibles à la présence d'un hub pour la localisation de leurs sièges sociaux.

Notre pays possède des atouts majeurs. Mais, malgré cette situation a priori favorable, le constat est néanmoins à la perte de part de marché continue du pavillon français. Cette part de marché au départ des aéroports français a ainsi baissé de manière ininterrompue depuis 20 ans à un rythme moyen de plus d'un point par an.

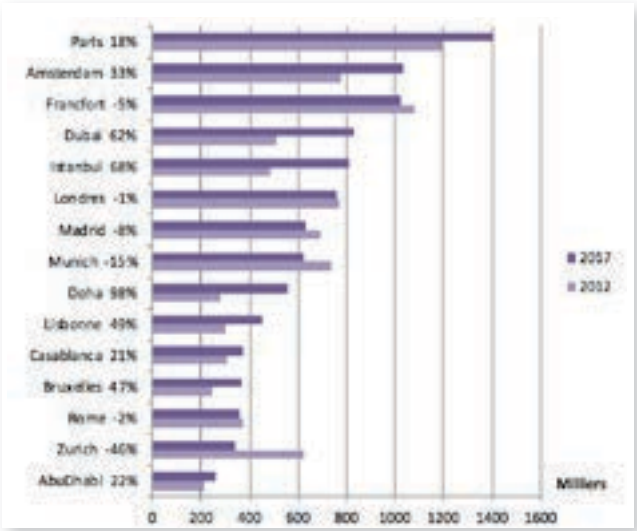
Trafic



Source : DGAC

Parallèlement, le hub de Paris-Charles de Gaulle a perdu du terrain ces dernières années vis-à-vis de celui d'Amsterdam-Schiphol et plus encore dans la compétition avec les grandes plates-formes du Moyen-Orient. Cette évolution a néanmoins permis de diversifier considérablement l'offre concurrentielle pour le passager aérien.

Correspondances vers l'international depuis France métropolitaine en 2017, évolution depuis 2012



Source : DGAC/SABRE

Enfin, l'attractivité des aéroports régionaux pour les transporteurs aériens, si elle s'est indéniablement renforcée ces dernières années, n'exprime clairement pas encore tout le potentiel qui pourrait être le sien en comparaison avec les aéroports européens, et notamment pour les dessertes long-courriers.

11- Source : ATAG 2018 « Aviation benefits beyond borders » - https://aviationbenefits.org/
12- Source : DGAC
13- Source : Ministère de l'économie et des finances, Direction générale des entreprises : https://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/4-pages-84-87-millions-de-touristes-etrangers-france-2017`
14- https://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/chiffres-cles-tourisme
15- Rapport activité 2018 Union des entreprises de transport et de logistique de France, TLF Overseas

Le rapport sur la compétitivité du transport aérien français remis en novembre 2014 (groupe de travail présidé par M. Bruno Le Roux) et le rapport de la Cour des Comptes sur la compétitivité du transport aérien français (septembre 2016) ont notamment structuré le débat sur ce thème ces dernières années et entrainé plusieurs réformes. Ainsi, la taxe de l'aviation civile dont les recettes abondent le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA), a vu son régime aménagé en 2014, pour favoriser le développement des correspondances, notamment celui du hub de Paris-CDG à l'instar de ce qui est pratiqué en Allemagne ou au Royaume-Uni. À partir du 1er avril 2015, les compagnies redevables de la taxe de l'aviation civile (TAC) ont dans ce cadre bénéficié d'une réduction de 50% du tarif applicable aux passagers en correspondance. Depuis le 1er janvier 2016, elles sont même complètement exonérées pour ce trafic. Afin d'alléger la charge administrative sur les entreprises, des travaux de simplification ont également été menés qui ont abouti à une série de mesures dès 2014, parmi celles-ci, la suppression des exceptions « outre-mer » relatives aux règles sur les opérations aériennes et les équipages.

Cependant, en dépit des mesures prises, la tendance n'a pu être inversée à ce jour. Même s'il doit être objectivé, particulièrement dans un contexte de différence des systèmes de protection sociale entre les États, le poids relatif de la fiscalité propre au système français, dans un secteur où la concurrence européenne voire internationale est des plus ouvertes, doit être considéré avec attention, en particulier pour les compagnies basées en France. Il est ainsi estimé qu'un million de passagers supplémentaires génère la création de 1 200 à 1 400 emplois pour une compagnie aérienne basée en France alors qu'elle ne génère que 300 ou 400 créations d'emplois si la même compagnie n'est pas principalement basée en France[16]. Ces créations d'emploi sont par ailleurs de nature plus pérenne quand la compagnie est basée en France car moins soumis aux aléas d'exploitation. Elles sont enfin plus diversifiées avec des emplois ne se limitant pas à l'exploitation opérationnelle des aéronefs mais intégrant également des activités hautement qualifiées. L'effet négatif d'une perte de part de marché pour nos aéroports nationaux est tout aussi significatif en termes d'emploi.
Il convient pour ces raisons de veiller à améliorer la compétitivité du transport aérien français en poursuivant les objectifs suivants :

1. favoriser la performance économique et sociale du transport aérien français ;

2. rechercher plus d'efficacité et d'équité dans le système de régulation applicable aujourd'hui au transport aérien ;

3. mener une action internationale de soutien aux opérateurs français ;

4. mieux réglementer pour alléger la charge administrative sur les opérateurs.

OBJECTIF 1
FAVORISER LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

La réflexion sur la charge fiscale pesant sur les opérateurs du transport aérien en France, pour aussi importante qu'elle soit, ne doit toutefois pas être isolée d'une réflexion plus globale sur la performance économique et sociale du transport aérien français. Le Gouvernement entend en conséquence adopter une approche globale pour favoriser une performance économique et sociale du transport aérien français et restaurer ainsi sa compétitivité.

METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DES COÛTS DE TOUCHÉE SUR NOS PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

Afin que le positionnement concurrentiel du transport aérien français en matière de coûts puisse être mesuré, partagé et compris par tous les acteurs, **il sera mis en place, par les services de la DGAC, un observatoire des coûts de touchée sur nos plates-formes aéroportuaires en comparaison de leurs homologues européennes.** Cet observatoire se présentera comme un outil d'analyse permettant, d'une part, de mieux comprendre les facteurs compétitifs liés à la fiscalité et aux coûts des exploitants d'aéroports et des services terminaux de navigation aérienne (redevances aéroportuaires et de navigation aérienne) et, d'autre part, de situer le positionnement concurrentiel des aéroports métropolitains, par rapport à leurs homologues européens. L'analyse permettra également de mieux appréhender l'attractivité comparative de nos aéroports nationaux pour susciter l'ouverture de nouvelles lignes.

AMÉLIORER LES CAPACITÉS DU CONTRÔLE AÉRIEN

La performance de la navigation aérienne a un impact direct sur les coûts des transporteurs aériens. En termes de performance opérationnelle, la situation française est la conjonction d'une situation de saturation du système de gestion du trafic aérien quasi-généralisée au cœur de l'Europe, prise de

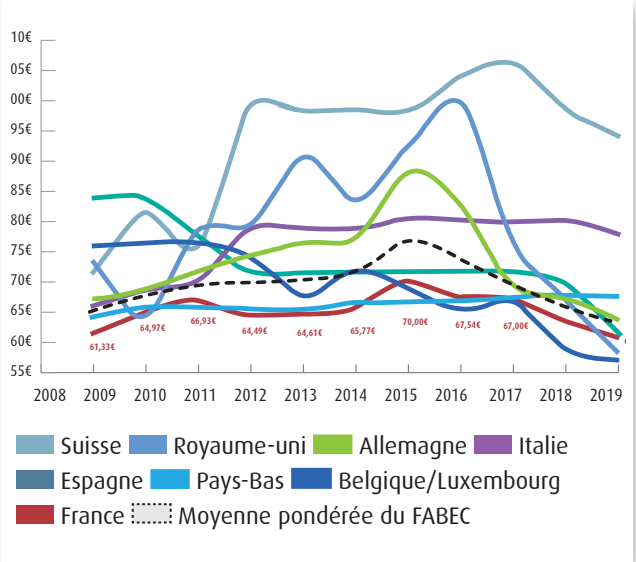
16- Source : données FNAM lors du groupe de travail emploi - thématique performance sociale des Assises nationales du transport aérien

court par la reprise du trafic depuis 2015, après une période de stagnation et des efforts significatifs de réduction des coûts du contrôle aérien, et des difficultés particulières de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) à la DGAC, marquée par le retard de modernisation technique comme par un niveau de conflictualité sociale nettement plus élevé que la norme européenne (30 à 40% des retards français sont liés aux grèves).
Les Assises nationales du transport aérien ont clairement mis en évidence la nécessité d'accroître les capacités du contrôle aérien pour répondre à un trafic en forte croissance et diminuer les retards. Le trafic contrôlé en France a en effet crû de plus de 10% en 3 ans avec des pointes annuelles à +15% sur certains flux nord-sud, et le retard moyen par vol atteint aujourd'hui 2 minutes.

L'amélioration des capacités passe par une accélération du programme d'investissements, la reprise des recrutements de contrôleurs aériens et la négociation de conditions de travail permettant d'augmenter la productivité, tout en assurant un niveau de sécurité optimal. Il est également essentiel de renforcer la résilience technique et opérationnelle du réseau de navigation aérienne, compte tenu des nouvelles menaces cyber et du développement de l'interconnexion des systèmes du transport aérien.

Le programme de modernisation de l'ensemble de ses systèmes techniques est ainsi le principal enjeu actuel de la DSNA. Ce programme est à mi-parcours, et la DSNA mène de front des grands programmes pour un coût total de 2 milliards d'euros sur la période 2011 - 2025 dont le programme 4Flight avec une mise en service opérationnelle programmée à l'hiver 2021-2022. Cet effort s'intègre dans le programme SESAR de modernisation du ciel unique européen qui vise au développement durable du transport aérien en Europe à long terme grâce à l'introduction de nouvelles technologies.
S'agissant du taux unitaire de la redevance de route, composante des coûts du transport aérien, leur niveau ces dernières années est semblable à celui du début des années 1990, et même inférieur en 2019, soit une réduction de plus de 30% en valeur constante. À long terme, la performance économique de la DSNA continuera à contribuer à celle du transport aérien français.

Évolution pluriannuelle des taux unitaires de redevance de route



Source : DGAC

La Commission européenne a lancé, dès 2016, le cycle de préparation de la nouvelle période de référence pour la régulation de la performance « 2020-2024 » (dit « RP3 »). Plusieurs étapes sont prévues jusqu'à l'évaluation et l'approbation des plans de performance qui devrait intervenir au premier semestre 2020. L'évolution des coûts unitaires sur la période « RP3 » devra permettre, combinée avec la croissance du trafic, de dégager les ressources nécessaires pour mener à bien le programme de modernisation.

La coopération opérationnelle et stratégique avec les aéroports, les compagnies aériennes clientes et plus généralement des usagers de la DSNA sera encore renforcée par la mise en place en procédures collaboratives.

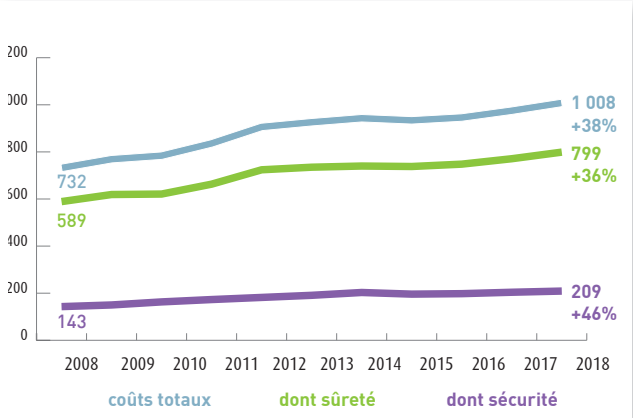
MIEUX MAÎTRISER LES COÛTS DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ

Le financement des missions de sécurité[17] et sûreté mises en œuvre par les exploitants d'aéroport (« missions régaliennes aéroportuaires ») repose sur la taxe d'aéroport (TAP), prélevée exclusivement sur les transporteurs aériens et répercutée par ceux-ci sur le prix des billets d'avion. La croissance régulière des coûts de ces missions, liée notamment à l'évolution de la menace terroriste et au renforcement continu de la réglementation européenne, fait peser une charge croissante sur les transporteurs aériens. L'évolution du coût par passager embarqué a été modérée par l'effet de l'augmentation régulière du trafic, notamment depuis 2012. Néanmoins cette charge représentée par le coût des missions de sécurité et de sûreté continue de détériorer la compétitivité de l'ensemble du secteur aérien français, des transporteurs et des exploitants d'aéroports, notamment sur les plateformes de correspondance françaises.

17- Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), service de prévention du péril animalier (SSPA) et mesures effectuées dans le cadre de contrôles environnementaux

Une maîtrise des coûts des missions de sécurité et sûreté aéroportuaires financées par la taxe d'aéroport sera en conséquence recherchée par une programmation régulière d'audits comptables et organisationnels des exploitants d'aéroport, dont les conclusions pourront nourrir l'établissement de nouveaux référentiels d'affectation des coûts aéroportuaires aux missions régaliennes et la charte des bonnes pratiques en matière de sécurité et sûreté aéroportuaires établie avec la profession.

Évolution des coûts de sûreté et de sécurité aéroportuaires depuis 2008 (en M€) - montants TAP



Source : DGAC

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI ET DES COMPÉTENCES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU TRANSPORT AÉRIEN DE DEMAIN

Pour faire face à la croissance du trafic mondial, l'OACI estime que l'aviation civile internationale aura besoin de 1,3 million de techniciens pour entretenir ses avions et de plus de 620 000 pilotes pour les piloter d'ici 2026[18]. Dans le même temps, une grande partie de la génération actuelle de professionnels de l'aviation ne tardera pas à partir à la retraite. En parallèle à cette situation, l'accès à la formation présente des difficultés, que ce soit par un manque d'attractivité des métiers de l'aviation ou une inadéquation de l'offre aux besoins quand bien même le secteur aérien requiert des professionnels hautement qualifiés.

En France, les mêmes fondamentaux se retrouvent. Au regard de la pyramide des âges dans notre pays, on estime ainsi à 25% la part des effectifs du secteur aérien qui sera partie en retraite d'ici une dizaine d'années. Ce taux sera même supérieur à 25% dans cinq des huit filières à savoir : personnels navigants commerciaux (PNC), personnels navigants techniques (PNT), supports, maintenance et logistique. Au global, la situation à l'horizon 2030 dans notre pays fait apparaître un potentiel de 210 millions de passagers concomitant à plus de 21 000 départs à la retraite entraînant un besoin de plus de 22 000 recrutements au minimum[19]. **En réponse à ce défi en ressources humaines, le Gouvernement veillera à accompagner les partenaires sociaux dans la mise en place des instruments nécessaires en :**

• accompagnant les partenaires sociaux dans la mise en place d'un dispositif dit « Engagement de développement de l'emploi et des compétences » (EDEC) pour la branche du transport aérien

Ce dispositif EDEC, porté par le ministère du travail et de l'emploi, en collaboration avec les branches professionnelles, visera à accompagner les entreprises et les salariés pour faire face aux mutations économiques du secteur aérien au plan de la gestion des ressources humaines et des évolutions de compétences. La mise en place d'un EDEC pourra s'articuler le cas échéant avec la négociation par les partenaires sociaux d'un accord sur la formation professionnelle ;

• accompagnant les partenaires sociaux dans la négociation d'une convention collective unique couvrant le secteur de l'aérien

Plus de 100 000 salariés travaillent actuellement pour le secteur aérien en France dont 30 000 ne sont couverts par aucune convention collective. Cette situation est inéquitable pour les salariés et introduit, de plus, une distorsion de concurrence entre les entreprises. **La conclusion d'une convention collective couvrant le secteur participerait largement à la lutte contre le dumping social en permettant aux entreprises de se situer sur un socle social homogène.** Une couverture conventionnelle unique permettrait par ailleurs d'aborder des sujets de fond qui ne peuvent se traiter que dans un ensemble commun tels que l'emploi, la prévoyance/santé ou le dialogue social.

RENFORCER LES MOYENS DE LUTTE CONTRE LE TRAVAIL ILLÉGAL

La préservation d'une concurrence loyale dans un marché ouvert passe par la lutte contre la fraude et les pratiques illégales de certains opérateurs sur le territoire national.
Dans un contexte de concurrence et compétitivité toujours plus accrues, de nouvelles pratiques de gestion et d'emploi de personnels navigants favorisant le dumping social se développent dans le secteur du transport aérien auxquelles il convient de prêter toute l'attention nécessaire. **Dans cette optique, la DGAC mettra en œuvre les moyens et les dispositifs afin de mieux repérer les fraudeurs et renforcer la collaboration des services pour les contrôles.**

18- Source : OACI - https://www.icao.int/safety/ngap/Pages/NGAPInitiatives2.aspx
19- Source : Groupe de travail « formation/emploi » dans le cadre des Assises nationales du transport aérien

OBJECTIF 2
RECHERCHER PLUS D'EFFICACITÉ ET D'ÉQUITÉ DANS LE SYSTÈME DE RÉGULATION APPLICABLE AUJOURD'HUI AU TRANSPORT AÉRIEN

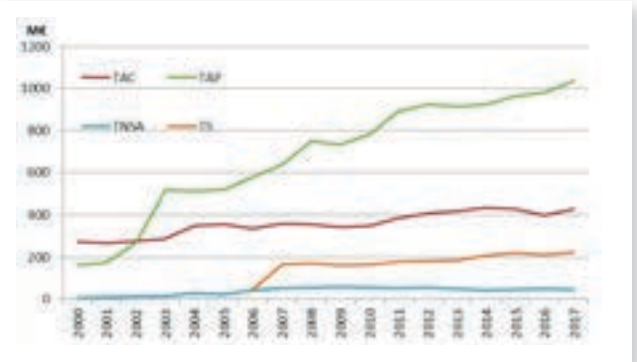
La fiscalité du transport aérien se distingue de celle des autres modes de transport pour des raisons historiques.
Une exonération du kérosène pour les vols internationaux est prévue en effet à l'article 24 de la Convention de Chicago ratifiée par la France en 1944, et visait à encourager le développement des liaisons internationales. Les États membres de l'OACI ont par la suite passé des accords internationaux, bilatéraux et multilatéraux, qui prévoient cette exonération. Pour mettre fin à l'exonération, il serait donc nécessaire de renégocier, un à un, tous ces accords.

Cette exonération a conduit historiquement le transport aérien à couvrir intégralement ses coûts par une taxation spécifique. L'État, ne pouvant en effet s'appuyer sur la fiscalité des carburants pour faire contribuer le transport aérien au financement de ses missions, a progressivement mis en place un certain nombre de taxes qui lui sont spécifiques : une taxe de sûreté, due par les entreprises de transport public aérien, entre ainsi en vigueur au 1er janvier 1987. En 1999, à la suite d'un arrêt du Conseil d'État qui impose de mettre fin au financement de missions régaliennes (notamment la sécurité incendie) par les redevances de navigation aérienne, deux nouvelles taxes sont créées et viennent se substituer à la taxe de sûreté : la « taxe de l'aviation civile » (TAC) entre en vigueur 1er janvier 1999 et la « taxe d'aéroport » (TAP), qui finance les missions de sûreté et de sécurité rendues sur les aéroports, est instituée le 1er juillet 1999. Ces taxes seront ensuite complétées, au niveau national, par la « Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) », qui finance depuis 2005 l'aide à l'insonorisation sur les grands aéroports français et la « taxe de solidarité » (TS), entrée en vigueur en 2006 pour financer l'aide internationale au développement.

À l'exception de la TNSA qui s'inscrit dans une logique « pollueur-payeur », les taxes aéronautiques (TAC, TAP, TS) répondent donc à une logique budgétaire. En 2017, les recettes de ces taxes aéronautiques se sont élevées à 1 695 M€[20].

À ces taxes s'ajoutent les redevances payées par les compagnies aériennes pour financer les services dont elles bénéficient, qu'il s'agisse du contrôle de la navigation aérienne (un service rendu par l'État pour un total de 1 635 M€ en 2017[21], soit presque autant que le produit total des taxes aéronautiques) ou des services rendus par les exploitants d'aéroports. Le transport aérien français supporte en conséquence aujourd'hui intégralement les missions régaliennes (sûreté, sécurité, contrôle économique et technique) et les services (contrôle du trafic aérien, services rendus par les exploitants d'aéroports) dont il bénéficie. Cette contribution va même au-delà avec la taxation via la TS au profit du fonds de solidarité pour le développement.

Montants annuels des recettes des principales taxes aériennes entre 2000 et 2017



Source : DGAC

Notre pays a fait des choix différents d'autres États au plan fiscal, comme pour le financement du régime légal de protection sociale. Ces choix participent de la solidarité nationale. Ils nous obligent à porter une particulière vigilance aux opérateurs assujettis à ce régime fiscal et social français en termes d'équité par rapport à ceux opérant principalement à l'étranger. Il convient en effet de préserver la compétitivité de ces opérateurs qui garantissent la connectivité indispensable à notre pays. Pour cela, il convient de veiller à constamment explorer les réformes susceptibles de leur redonner de justes marges de manœuvre. Une attention particulière doit être donnée à la compétitivité des plateformes françaises de correspondance. Par ailleurs, le partage de la valeur ajoutée entre les différents acteurs du transport aérien fait l'objet d'une régulation qui doit notamment être révisitée.

EXAMINER LES MODALITÉS D'UN RENFORCEMENT DES POUVOIRS DE RÉGULATEUR DE L'AUTORITÉ DE SUPERVISION INDÉPENDANTE DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES (ASI)

L'ASI est le régulateur économique indépendant du secteur du transport aérien en France. Elle est chargée d'homologuer les tarifs des redevances des aéroports accueillant plus de cinq millions de passagers par an et de rendre un avis conforme sur les projets de contrats de régulation économique (CRE) conclus entre l'État et les exploitants d'aéroport. Elle est aujourd'hui un maillon essentiel dans l'équilibre des relations

20- Source : Les comptes des transports en 2017 (CGDD)
21- Ibid.

Composition du prix d'un billet d'avion
Taxes et redevances spécifiques au transport aérien

Composition du prix du billet par rapport au tarif moyen Aller simple, TTC, constaté sur l'année 2017 (classe éco), sur la liaison Orly-Nice opérée par Air France *(source DGAC)*

Composition du prix du billet par rapport au tarif moyen Aller simple, TTC, constaté sur l'année 2017 (classe éco), sur la liaison Orly-Fort de France opérée par Air France *(source DGAC)*

entre les acteurs, et participe à préserver la compétitivité du transport aérien, dans le respect des intérêts de chaque acteur économique. **Une réforme de l'ASI sera menée pour renforcer ses pouvoirs et inscrire dans la loi son indépendance.**

OPTIMISER LA PROCÉDURE D'ÉLABORATION DES CONTRATS DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE (CRE) ET RENFORCER LA CONSULTATION DES USAGERS

La régulation économique des exploitants d'aéroport s'effectue soit à travers une homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires, soit à travers la conclusion d'un CRE d'une durée maximale de cinq ans entre l'État et les exploitants d'aéroport relevant de sa compétence. L'intérêt des CRE est de donner une plus grande visibilité aux acteurs du secteur et aux investisseurs. Ils sont structurants pour les exploitants d'aéroport, pour qui les redevances représentent entre 30 et 50% du chiffre d'affaires, et pour les compagnies aériennes, pour qui les redevances sont une part importante du coût de touchée. **Une réforme sera menée qui consistera notamment à renforcer la consultation des usagers sur les projets de CRE.**

RENFORCER LA CONSULTATION DES COMPAGNIES AÉRIENNES SUR LES PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS RÉALISÉS PAR LES EXPLOITANTS D'AÉROPORTS

La consultation des usagers des aéroports est aujourd'hui menée dans le cadre de la commission consultative économique, réunie en amont de la fixation par les exploitants d'aéroport des tarifs des redevances aéroportuaires.
Une réforme prévoira une consultation spéciale des usagers pour les investissements les plus structurants. Lorsqu'il doit autoriser ces investissements, l'État pourra ainsi tenir compte de l'avis des usagers.

CONTINUER À VEILLER À LA DÉFENSE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL À L'OCCASION DE TOUTE NOUVELLE PROCÉDURE DE PRIVATISATION DE SOCIÉTÉS EXPLOITANT DES AÉROPORTS

L'État a cédé à des sociétés privées tout ou partie de la participation majoritaire qu'il détenait dans les sociétés concessionnaires des aéroports de Toulouse, Nice et Lyon. Pour ces aéroports, et comme pour les autres, l'État conserve ses pouvoirs régaliens au bénéfice des intérêts publics et du transport aérien, quels que soient les actionnaires des sociétés exploitant les aéroports : l'État demeure propriétaire du foncier et des infrastructures (ou le devient à terme, cf. le cas d'ADP infra) et conserve ses pouvoirs d'autorité concédante ; il définit le cadre de la régulation économique et les exigences environnementales ; il conserve ses pouvoirs d'autorité chargée du contrôle de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile et de la navigation aérienne. **L'État sera particulièrement vigilant dans ce cadre au cahier des charges des ventes et aux obligations assignées aux nouveaux repreneurs**

POURSUIVRE L'ADAPTATION DU RÉGIME JURIDIQUE APPLICABLE À L'EXPLOITATION DES AÉROPORTS FRANCILIENS À L'OCCASION DE LA PRIVATISATION DU GROUPE ADP

Le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises proposé par le gouvernement dans le cadre du plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) autorise la cession des parts de l'État dans ADP et, dans le même temps, limite à 70 ans les droits d'exploitation des aéroports franciliens dont dispose ADP. Il renforce également les outils de contrôle par l'État de la bonne exécution des missions de service public confiées au Groupe ADP. Le foncier et les infrastructures deviendront propriété de l'État à l'issue des droits et où l'État disposera d'un cadre lui permettant de déchoir l'exploitant.

Une refonte du cahier des charges applicable à ADP est menée par les services de l'État en cohérence avec le projet de loi PACTE. Ce nouveau cahier des charges renforcera substantiellement les obligations d'ADP et les leviers de contrôle dont dispose l'État pour veiller au respect des obligations de service public d'ADP. À titre d'exemple, L'État approuvera les principaux investissements, agréera les principaux dirigeants et approuvera les changements de contrôle. L'État pourra aussi prononcer des sanctions et déchoir l'exploitant en cas de manquements graves ou répétés.

OBJECTIF 3
MENER UNE ACTION INTERNATIONALE DE SOUTIEN AUX OPÉRATEURS FRANÇAIS

Le secteur de l'aviation est l'objet d'une régulation et d'une gouvernance mondiale portée par de nombreuses instances et organisations telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'Union européenne (UE) et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ou EUROCONTROL.

ASSURER UNE ACTION DE VEILLE ET D'INFLUENCE NORMATIVE EFFICACE DANS LES ENCEINTES EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES DE L'AVIATION

Grand pays aéronautique, la France siège aujourd'hui dans toutes les instances internationales du transport aérien où

ÉTAT CONCÉDANT, ÉTAT RÉGULATEUR ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS D'AÉROPORT

Parmi les aéroports français accueillant des services aériens réguliers, vingt-sept sont propriétés de l'État. À quelques exceptions près[22], l'État a choisi de déléguer le développement et l'exploitation de ces aéroports à des opérateurs économiques au travers de contrats de concession. Ce régime concessif permet à la puissance publique de conserver la maîtrise finale du domaine et des infrastructures et d'encadrer l'action du délégataire, tout en garantissant l'apport d'expertises techniques et de financements privés pour la plateforme aéroportuaire. C'est le rôle d'État concédant.

L'État est également régulateur économique des exploitants d'aéroports. Il fixe les règles relatives au financement du secteur du transport aérien, dont la taxe d'aéroport et les redevances aéroportuaires sont les principaux leviers. L'État a à cet égard mis en place l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires dont il définit le champ d'action.

elle mène une politique de coopération active avec ses partenaires. Ces instances adoptent fréquemment des documents stratégiques de référence qu'il importe de prendre en compte à l'instar de la stratégie pour l'aviation en Europe présentée par la Commission européenne en 2015. Les décisions prises ainsi que les normes édictées par ces instances sont par ailleurs un élément déterminant de la régulation internationale du transport aérien. Il importe que ceci soit fait en permanence dans l'intérêt général et sans préjudice de la compétitivité des opérateurs français.

VEILLER À AGIR TOUT PARTICULIÈREMENT AU NIVEAU EUROPÉEN POUR UNE RÉGULATION EFFICACE DU MARCHÉ INTÉRIEUR EUROPÉEN

Le gouvernement s'attachera dans ce cadre à développer les actions suivantes :

• **promouvoir une concurrence loyale et des outils équilibrés de compétitivité pour nos entreprises :** les services de l'État accorderont une attention spécifique aux accords de services aériens en projet et veilleront notamment à accompagner la libéralisation des droits de trafic de clauses relatives à la concurrence loyale, aux aspects sociaux et du travail, et à l'environnement. La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien et abrogeant le Règlement (CE) n° 868/2004 et la révision du Règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté feront parallèlement l'objet d'une attention similaire, notamment, pour ce dernier règlement, en ce qui concerne la règle relative à la propriété et au contrôle du capital des transporteurs aériens européens. En ce qui concerne le projet de révision du Règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, l'État veillera à ce que le texte respecte un équilibre entre les droits légitimes des passagers aériens et les contraintes très réelles des transporteurs. Au plan social, enfin, l'État veillera à la mise en place d'un agenda social européen ambitieux dans l'aviation dans la lignée de la « déclaration commune sur un agenda social dans l'aviation » du 2 octobre 2018 signée par les ministres des transports de Belgique, du Danemark, de France, d'Allemagne, du Luxembourg et des Pays-Bas ;

• **réguler les soutiens publics aux aéroports, en prenant davantage en compte le patrimoine aéroportuaire existant et l'importance réelle du risque concurrentiel qui varie suivant la taille des aéroports :** la France compte une vingtaine d'aéroports accueillant entre 200 000 et 1 000 000 passagers par an. Ces aéroports ont une réelle utilité pour les collectivités qu'ils desservent et la plupart sont structurellement déficitaires. Ni l'environnement économique, ni les lignes directrices de la Commission européenne n'ont permis de réduire la nécessité pour ces aéroports de recourir à des aides au fonctionnement. En matière d'investissement, les exploitants de ces aéroports, souvent des PME voire des TPE, ne disposent ni de l'expertise technique, ni des ressources suffisantes pour produire les démonstrations demandées par la Commission européenne pour valider leur financement public ;

• **être attentif aux éventuelles propositions de la Commission européenne de modification de la régulation des créneaux horaires sur les aéroports congestionnés et des redevances aéroportuaires :** l'État veillera notamment à ce que la régulation des redevances aéroportuaires n'empiète pas sur les pouvoirs de l'autorité concédante des aéroports (notamment le contrôle des investissements et de la qualité de service).

22- Aéroports d'Île-de-France, Bâle-Mulhouse, faisant l'objet d'un transfert de gestion ou exploités en régie

OBJECTIF 4
MIEUX RÉGLEMENTER POUR ALLÉGER LA CHARGE ADMINISTRATIVE SUR LES OPÉRATEURS

Si la régulation du secteur du transport aérien par l'État et la surveillance des opérateurs doivent viser à assurer comme priorité absolue la sécurité et la sûreté des vols, il importe que cette régulation et cette surveillance soient menées de la manière la plus efficace possible afin, quand cela est avéré, de ne pas faire peser une charge administrative et/ou opérationnelle indue sur les entreprises susceptibles de peser sur leur compétitivité.

SIMPLIFIER LA SURVEILLANCE DES OPÉRATEURS

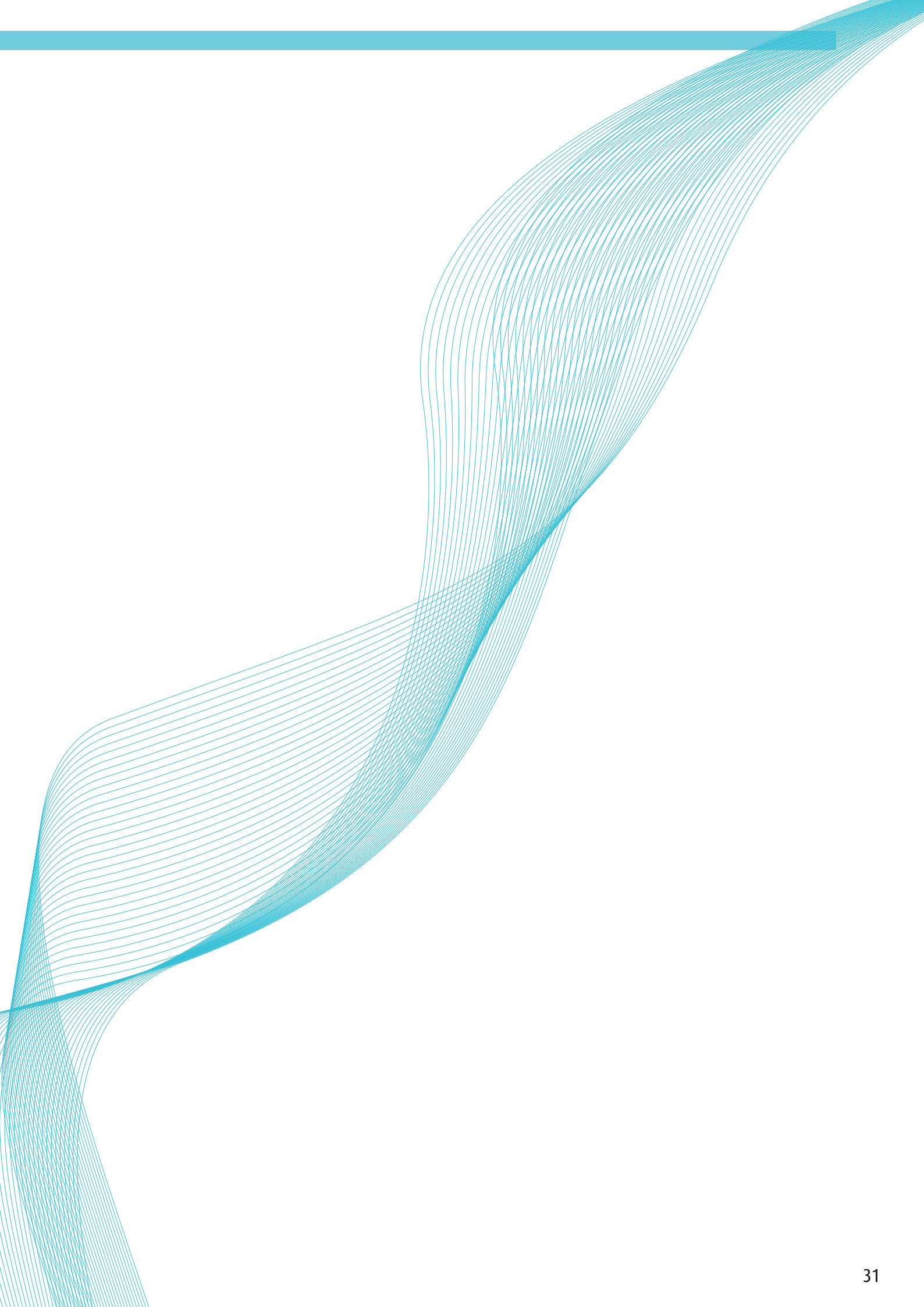
Pour une mise en œuvre plus efficace de la réglementation européenne par les compagnies aériennes qu'elle surveille, la DGAC mettra en œuvre les actions destinées à simplifier de manière opérationnelle les process de certification et de surveillance de ces compagnies, notamment par un meilleur accompagnement, une facilitation accrue des demandes d'approbation et une plus grande fluidité des relations entre les opérateurs et l'autorité, dans le souci d'une interopérabilité optimale.

VEILLER À L'IMPACT DES ÉVOLUTIONS RÈGLEMENTAIRES ET CONVENTIONNELLES

La DGAC, en lien avec d'autres services de l'État concernés le cas échéant, entretiendra avec les professionnels du secteur un dialogue étroit pour échanger sur la réglementation actuelle ou à venir afin d'en évaluer précisément l'impact en matière opérationnelle et de coûts et, le cas échéant, mener les actions nécessaires pour préserver la compétitivité des entreprises.

ÉVOLUER VERS UNE ADMINISTRATION DIGITALE

La DGAC accélérera l'évolution de ses services vers une administration numérique dans l'esprit du programme Action publique 2022 afin d'offrir un levier effectif de simplification et d'efficience pour les opérateurs aériens.



3

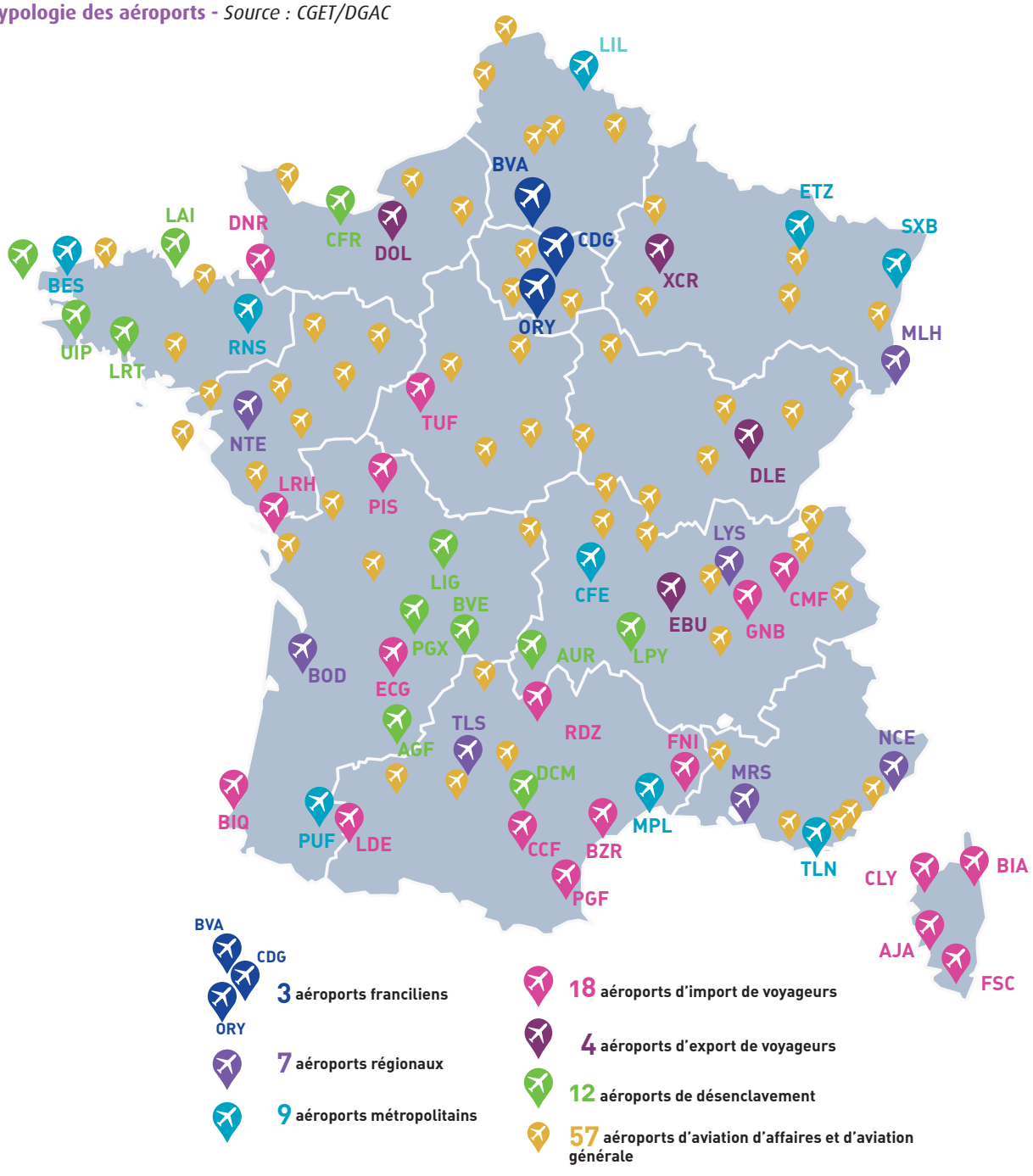
AXE STRATÉGIQUE :

CONNECTER EFFICACEMENT NOS TERRITOIRES AUX FLUX DU TRAFIC AÉRIEN

De Charles et Gabriel Voisin (première usine d'aviation du monde, 1905) aux héros de l'Aéropostale (comme Saint-Exupéry, Mermoz ou Guillaumet) en passant par Louis Blériot (première traversée aérienne de la Manche, 1909), Roland Garros (première traversée de la méditerranée, 1913) et Adrienne Bolland (première femme à traverser la Cordillère des Andes, 1921), pour ne citer que quelques noms, la France compte de nombreux pionniers et pionnières qui ont fait d'elle le berceau de l'aviation.

Produit également de l'histoire aéronautique de notre pays, on dénombre sur le territoire français 550 aéroports (dont 460 dans l'hexagone) qui se caractérisent par une très grande variété d'infrastructures (piste en herbe, souple ou rigide), de tailles et une diversité d'usages et de fonctions : transport régulier de passagers et de fret, aviation d'affaires, aviation de loisirs, formation aéronautique, défense nationale, sécurité civile.

Typologie des aéroports - *Source : CGET/DGAC*



Si Paris est la porte d'entrée du territoire national et la plateforme de correspondances majeure entre le reste du territoire national, dont l'outre-mer, et l'international, les aéroports en région ne sont pas en reste en représentant 42% du trafic total en France en 2017. Le portrait-robot du passager aérien dans notre pays montre que le transport aérien est un mode de transport utilisé autant par les hommes que les femmes (respectivement 53% et 47%), concernant toutes les classes d'âges même si les jeunes adultes sont les plus représentés (25%) et qui n'est pas réservé aux CSP+ : ainsi plus d'¼ des voyageurs sont des retraités/étudiants/sans emplois. Les passagers voyagent à 49% pour des motifs de vacances et de loisirs, à 28% pour des motifs professionnels et à 21% pour retrouver des proches[23].

En permettant ces déplacements variés, pour des motifs personnels, professionnels ou touristiques, le transport aérien est un outil de mobilité pour les populations et de développement des territoires. Il doit à ce titre apporter la connectivité qui répond au mieux aux besoins des voyageurs et des territoires grâce, en particulier, à des liaisons directes et fluides, les plus à mêmes de maximiser les effets positifs pour les passagers, les opérateurs et les territoires. Le Gouvernement poursuivra à cette fin deux objectifs :

1. assurer une connectivité efficace des territoires par le transport aérien ;

2. œuvrer au meilleur parcours passager possible dans un contexte de croissance du trafic et d'évolution de la menace terroriste.

OBJECTIF 1
ASSURER UNE CONNECTIVITÉ EFFICACE DES TERRITOIRES PAR LE TRANSPORT AÉRIEN

ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE PAR LES COLLECTIVITÉS DES STRATÉGIES AÉROPORTUAIRES LOCALES

Notre pays est bien équipé en aéroports, qui sont autant d'atouts pour le développement économique et l'attractivité des multiples territoires qui le composent. Ce maillage aéroportuaire, partie intégrante des territoires, subit les mutations récentes auxquelles ces derniers sont confrontés : des évolutions démographiques puissantes reconfigurent les besoins de déplacements, les régions et les métropoles sont renforcées pour peser davantage avec, à leur disposition, de nouveaux outils de planification, qui posent la question du rôle des collectivités territoriales pour mieux intégrer les aéroports dans les territoires. Face à ces nouvelles réalités, les Régions, dans le cadre notamment de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) qui les a désignées cheffes de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique, ont plus que jamais un rôle actif à jouer pour la définition et la mise en œuvre d'une stratégie aéroportuaire régionale adaptée au développement des territoires. La spécificité des territoires ultra-marins doit également dans ce cadre pouvoir être prise en compte. **Le Gouvernement accompagnera en conséquence la mise en œuvre des stratégies aéroportuaires locales par les collectivités pour :**

- **travailler à une desserte terrestre efficace des aéroports français :** l'accessibilité des grands aéroports est un prérequis à leur bon développement, leur insertion au cœur du territoire et à la réalisation des objectifs qu'ils visent à servir. Cette accessibilité doit aujourd'hui se penser avec une approche intermodale et en lien avec le développement des nouvelles mobilités. Dans ce cadre, l'État accompagnera les aéroports dans leurs projets d'amélioration de leur desserte terrestre, notamment en transports en commun. Il s'engage d'ores et déjà tout particulièrement dans la réalisation du projet de liaison ferroviaire CDG Express qui reliera le cœur de la capitale à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;

- **appuyer les régions déployant des stratégies aéroportuaires :** il veillera pour cela à notamment clarifier la répartition des compétences entre l'État et les collectivités et, sur les grands aéroports d'État, à accompagner les évolutions de la gouvernance lorsque, par exemple, la Région souhaite augmenter sa part au capital de l'exploitant aéroportuaire ;

- **désenclaver les territoires par les lignes d'aménagement du territoire.** Les pouvoirs publics peuvent se substituer au marché lorsque celui-ci ne garantit pas suffisamment le développement économique des territoires périphériques ou enclavés. Des normes en termes de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale, appelées obligations de service public (OSP), sont alors fixées. Elles s'imposent à tout opérateur exploitant la liaison aérienne concernée. En l'absence de services aériens sur ces lignes, les pouvoirs publics peuvent avoir recours à un appel d'offres, afin d'accorder, pour 4 ans, l'exclusivité au transporteur sélection-

23- Source : enquête ENPA http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/ENPA_2015_2016.pdf

né, ainsi qu'une compensation financière. On parle alors de ligne aérienne d'aménagement du territoire (LAT). Les LAT sont un outil essentiel au développement économique des territoires enclavés, qui doivent pouvoir être reliés par un moyen rapide aux principaux centres de décision économiques du pays ou répondre à la demande de transport d'une clientèle souhaitant pouvoir se déplacer rapidement, notamment pour des raisons professionnelles. Elles peuvent constituer une alternative pour répondre rapidement, au moins en partie, à des besoins de mobilité qui ne peuvent pas être satisfaits sans construire de nouvelles infrastructures routières ou ferroviaires. L'État mettra en œuvre, en lien avec les Régions, au titre de leur compétence d'aménagement du territoire, une nouvelle politique permettant, grâce notamment à un soutien financier, le maintien de liaisons existantes, ainsi que la mise en place de nouvelles dessertes. Il s'attachera, avec les collectivités concernées, à améliorer l'économie et la qualité des LAT ;

- **simplifier les interventions financières des collectivités auprès des exploitants d'aéroport en établissant des règles nationales de mise en œuvre du cadre européen** relatif aux aides au fonctionnement pour les aéroports de moins de 200 000 passagers par an et aux aides à l'investissement pour les aéroports de moins de 3 millions de passagers par an ;

- **assurer une solidarité entre aéroports**, en réaffirmant le soutien plein et entier du Gouvernement en faveur du système de péréquation entre aéroports pour le financement des missions de sécurité et sûreté aéroportuaires.

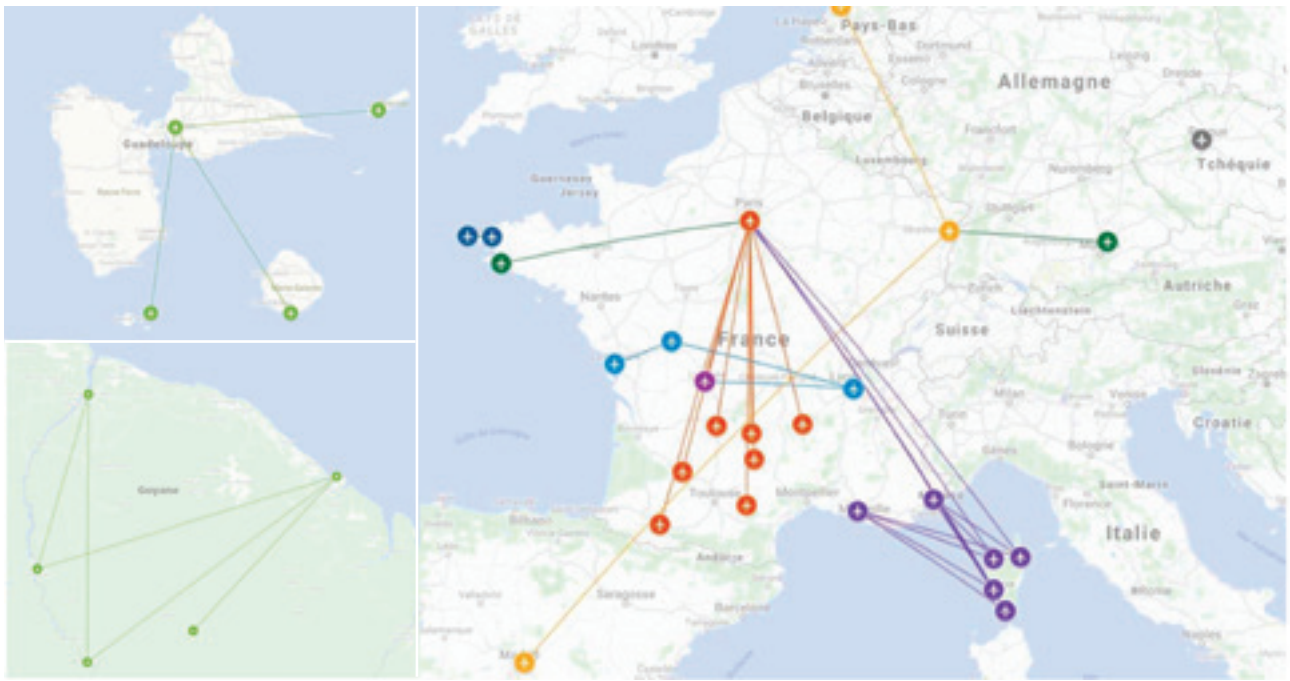
METTRE EN ŒUVRE DES ACTIONS PLUS CIBLÉES ET ADAPTÉES À LA DIVERSITÉ DE NOS AÉROPORTS

• améliorer la connectivité des aéroports

Pour ce qui concerne les grands aéroports régionaux, l'État renforcera notamment sa collaboration avec les Régions sur leurs besoins de connectivité aérienne internationale pour les vols réguliers sur des marchés pour lesquels les droits de trafic ne sont pas libéralisés. Il veillera à cet égard à une meilleure association des Régions à la préparation des négociations internationales et recherchera des droits de trafic les plus ouverts possibles (augmentation du nombre de villes

Liaisons et projets de liaisons soumises à OSP au 1er février 2019

Les liaisons entre la métropole et les DOM ne sont pas représentées, ainsi que les liaisons dont l'exploitation a été récemment arrêtée et dont les OSP sont en cours d'abrogation.*(source DGAC)*



Aéroport accueillant une liaison sous OSP — Liaison soumise à OSP — Liaison radiale — Liaison transversale — Liaison métropolitaine intra-régionale — Desserte de la Corse — Desserte de Strasbourg, capitale européenne — Desserte intérieure aux DOM — Liaison prochainement sous OSP (projet) — Liaison prochainement arrêtée

françaises desservies, réservation des enveloppes de droits de trafic, finalisation des accords de ciel ouvert).
Indépendamment des questions de droits de trafic se posant pour les services aériens réguliers extracommunautaires, l'enjeu est d'abord pour les plus petits aéroports de pouvoir accueillir des vols internationaux (aviation d'affaires, services réguliers, maintenance aéronautique...), malgré le rétablissement des contrôles aux frontières intérieures. L'État veillera à cet effet à clarifier la possibilité pour tout aéroport, qualifié ou non de point de passage frontalier (PPF), d'accueillir des vols provenant ou à destination des États à la fois membres de l'UE et de l'espace Schengen. Pour ce qui est des vols extra-Schengen qui ne peuvent être opérés que depuis des aéroports qualifiés de PPF, l'État veillera à mettre en place une étroite concertation avec la profession pour toute modification de la carte des PPF.

• Développer la connectivité aérienne spécifique des régions ultra-marines :

Outre la qualité des liaisons aériennes avec la France métropolitaine, qui pourra être renforcée en soumettant la liaison Paris-Mayotte à OSP, l'État veillera à la mise en place de mécanismes de coopération, y compris technique, et de renforcement des liaisons aériennes depuis les territoires ultra-marins, et plus particulièrement, avec les pays du bassin régional de chacun d'entre eux.
L'État encouragera également la structuration par bassin d'une filière aéronautique visant à accompagner le développement des activités aéronautiques (meilleur accès aux ressources financières, optimisation de la gestion des compétences humaines, formation) et à consolider l'employabilité ultra-marine. L'État étendra par ailleurs les dispenses de visa DOM et COM pour les titulaires de visas Schengen afin de faciliter les formalités des touristes se rendant en outre-mer.
Ces mesures participeront ainsi à améliorer l'attractivité de nos régions ultra-marines et leur rayonnement parmi les pays du voisinage.
L'action de l'État en matière d'aviation s'inscrira plus globalement dans la réalisation des objectifs du « Livre bleu outre-mer » de juin 2018.

OBJECTIF 2
ŒUVRER AU MEILLEUR PARCOURS PASSAGER POSSIBLE DANS UN CONTEXTE DE CROISSANCE DU TRAFIC ET D'ÉVOLUTION DE LA MENACE TERRORISTE

Le transport aérien a dû faire face ces dernières décennies à un renforcement inévitable des mesures de sûreté et des contrôles aux frontières dans un contexte de menace terroriste forte et évolutive. Compte tenu du fait que le transport aérien peut également constituer un mode de transport pour le terrorisme et les réseaux criminels, le recueil, l'exploitation et le développement, dans le respect de la protection des données, des données électroniques des passeports des passagers et membres d'équipage (dites « données API » : advanced passagers information) et les dossiers de réservation des passagers (dites « données PNR »: personal name record) constituent par ailleurs un sujet particulièrement important pour les services de l'État. Enfin, du fait de la forte croissance du trafic, l'enjeu de la facilitation du parcours passager devient un élément critique de la capacité de développement du trafic aérien tout en maintenant en permanence un niveau élevé de sûreté. Malgré ces défis et ces contraintes, l'objectif doit être d'offrir au passager aérien le meilleur parcours possible.

CONTINUER À ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÛRETÉ POUR LES PASSAGERS, FONCTION DE L'ÉVOLUTION DE LA MENACE ET DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC TOUT EN ASSURANT UNE GESTION DES FLUX LA PLUS EFFICACE POSSIBLE, ET EN FAVORISANT LA MEILLEURE EXPÉRIENCE PASSAGER POSSIBLE

L'aviation civile représente une cible de choix pour les groupes terroristes, tant par les dommages infligés, humains et économiques, que par l'impact médiatique obtenu. Dans un contexte de menace particulièrement marquée et évolutive pour notre pays ces dernières années, la DGAC organise un système de sûreté robuste et complet en lien avec les parties prenantes impliquées. L'objectif de la DGAC est de maintenir et développer une capacité d'anticipation et de prévention en mesure de garantir que les dispositifs de protection de nos aéroports, de nos transporteurs et plus globalement de tous les opérateurs du transport aérien demeurent performants et adaptés à la menace.

Cette action doit se penser comme une partie intégrante du voyage aérien et de l'expérience passager en visant à ce que cette dernière soit la meilleure possible.
Pour ce faire, la feuille de route en matière de sûreté pour les années à venir est la suivante :
• identifier les menace actuelles et futures auxquelles fait face

le transport aérien en lien étroit avec les services de renseignement, les acteurs du transport aérien et nos principaux partenaires étrangers ;
- évaluer les vulnérabilités qui pèsent sur le secteur aérien : vecteur aérien, escales de pays tiers, côté ville des aéroports français, survol des zones de conflit, menace sol-air ;
- prendre des mesures adaptées, y compris normatives, et poursuivre les réflexions sur les nouveaux domaines (cyber, drones) ;
- promouvoir nos positions à l'international en veillant à prendre en compte la compétitivité du secteur et le développement du transport aérien ;
- poursuivre le développement de démarches innovantes pour faire face à la menace évolutive et protéiforme ;
- mettre en place une politique d'assistance ciblée pour élever globalement le niveau de sûreté.

Pour mener à bien cette feuille de route, l'action de l'État en matière de sûreté aérienne continuera à se faire en pleine coordination :
- avec nos partenaires internationaux, sur la base notamment de la résolution 2309, adoptée en format ministériel le 22 septembre 2016 par le Conseil de sécurité et du Plan mondial de sûreté de l'aviation approuvé par le Conseil de l'OACI le 14 novembre 2017 dans le cadre des instances formelles à l'OACI et au niveau européen, et également par des relations bilatérales solides avec nos principaux partenaires ;
- en interministériel par le biais des différentes structures de coordination nationales et locales (la Commission interministérielle de la sûreté aérienne (CISA), le Conseil national de la sûreté de l'aviation civile (CNS), le Pôle d'Analyse du risque pour l'aviation civile (PARAC), le Comité local de sûreté (CLS), le Comité opérationnel de sûreté (COS)) ;
- avec les acteurs publics et privés du transport aérien.

ŒUVRER À UN PASSAGE AUX FRONTIÈRES OPTIMISÉ

Conformément à la décision du comité interministériel du tourisme de juillet 2017 selon laquelle, à partir du 1er janvier 2018, les temps d'attente au passage aux frontières dans les aéroports ne devraient pas être supérieurs à 30 minutes pour les passagers Schengen et 45 minutes pour les autres, l'objectif recherché dans ce cadre sera notamment :

- **d'optimiser les procédures et réglementations applicables aux contrôles, en particulier vis-à-vis des territoires ultra-marins ;**

- **de déployer et d'optimiser le recours à des systèmes automatisés de contrôle aux frontières :** le dispositif PARAFE (Passage automatisé Rapide aux Frontières Extérieures) est dans ce cadre un levier important de l'action en automatisant, par reconnaissance biométrique, les contrôles d'immigration des passagers, à l'arrivée et au départ des principaux aéroports français. En permettant la réalisation de contrôles rapides, avec moins de personnel, le déploiement de sas PARAFE contribue à améliorer la fluidité des contrôles transfrontières ;

LE PROGRAMME « VISION SÛRETÉ » : L'INNOVATION AU SERVICE DE LA SÛRETÉ

Le programme national d'innovation « Vision sûreté » est une illustration d'une politique en faveur de l'innovation dans le domaine de l'aviation. Lancée en 2014 par la DGAC pour une durée de 3 ans, la première phase de ce programme avait pour but d'expérimenter des solutions innovantes de contrôle de sûreté des passagers et leurs bagages de cabine, avec une préoccupation de maîtrise des coûts.

Les expérimentations, conçues par les parties prenantes, à savoir les exploitants d'aéroports, ont permis de faire évoluer les différentes technologies et de modifier en conséquence la réglementation.

Menée en collaboration avec les exploitants de 5 plateformes (Lyon-Saint Exupéry, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac), cette démarche nouvelle, qui s'est appuyée sur 28 expérimentations, a permis d'adapter la sûreté face aux enjeux actuels.

Le bilan a été très positif, pour la DGAC et pour ses partenaires, tant par une meilleure connaissance opérationnelle que technique des méthodes et équipements testés. De nouveaux dispositifs et de nouvelles configurations de postes d'inspection-filtrage sont aujourd'hui opérationnels sur les aéroports français.

Forte des enseignements de cette première phase et encouragée par ses partenaires, la DGAC a donc proposé de poursuivre cette démarche innovante au moyen d'une seconde phase encore plus ambitieuse, où seront considérés de nouveaux domaines et acteurs de la chaîne de sûreté. Cette seconde phase a été lancée lors des Assises nationales du transport aérien par Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, le 3 avril 2018 pour une durée de 5 ans.

- **de renforcer les mécanismes de coopération entre les différents acteurs afin de faciliter l'émergence des dispositifs opérationnels les plus adaptés sur chaque plateforme aéroportuaire**

Au plan européen, la Commission Européenne a notamment établi en 2016 un cadre général ("Smart Borders") visant à rendre plus efficace la gestion des frontières extérieures Schengen. S'agissant du futur contrôle des entrées et sorties des ressortissants d'États tiers, le Gouvernement veillera sur ce point en particulier à la bonne mise en œuvre opérationnelle des règlements européens relatifs aux dispositifs EES (Entry / Exit System) et ETIAS (Electronic Travel Information and Authorization System) à l'horizon 2021 avec l'objectif d'en minimiser l'impact sur le circuit passager dans les aéroports. Il procédera à cet effet au déploiement de bornes de pré-contrôle (dispositif dit « pré-check ») à partir de 2020. Le Gouvernement cherchera, dans toute la mesure du possible, à minimiser les charges pesant sur les acteurs du transport aérien pour leur financement, en ayant recours le cas échéant à des fonds européens.

Au plan mondial, la France coordonnera son action via les organisations internationales spécialisées à l'instar d'INTERPOL ou de l'OACI. Cette dernière est en effet l'enceinte internationale dans laquelle sont fixées les normes internationales qui conditionnent la fiabilité des données et documents d'identité des voyageurs, et l'efficience des procédures de contrôle. L'Organisation a défini une stratégie globale dite « Traveller Identification Programme » ou « TRIP », qui vise une approche coordonnée au niveau mondial pour confirmer l'identité des passagers aériens. Cette stratégie poursuit à la fois des objectifs de sûreté (meilleure fiabilité du contrôle d'identité) et de facilitation (simplification et accélération des procédures de contrôle et de passage aux frontières)que notre pays visera à encourager grâce notamment à son expertise.

ASSURER POUR LES PASSAGERS UNE RÉGULATION EFFICACE DE LEURS DROITS ET DE LEURS DEVOIRS.

Placé au cœur du voyage aérien, le passager doit pouvoir bénéficier d'une protection effective de ses droits telle qu'elle découle de la mise en œuvre des différentes conventions internationales et des règlements ou directives européens. Une attention particulière doit continuer à être apportée aux passagers ayant des besoin spécifiques, comme les mineurs non accompagnés ou les passagers handicapés ou à mobilité réduite, et aux victimes ou ayants-droits de victimes d'accidents aériens. Les incidents liés aux comportements de certains passagers à bord des aéronefs connaissant toutefois un accroissement préoccupant, avec un effet direct sur l'efficacité opérationnelle et la sécurité des vols, la responsabilité du passager dans le bon déroulement d'un voyage aérien doit également pouvoir être rappelée et, le cas échéant, les manquements sanctionnés.

4

AXE STRATÉGIQUE :

PRÉPARER LE TRANSPORT AÉRIEN DE DEMAIN

Le secteur du transport aérien est un secteur qui, dans son histoire, a connu plusieurs évolutions techniques majeures qui lui ont permis de parvenir à un niveau jamais atteint auparavant en termes de sécurité[24] et de nombre de services aériens offerts au bénéfice d'une connectivité aujourd'hui mondiale. Ce haut niveau de sécurité de l'aviation restera encore un facteur important de la croissance attendue du transport aérien, en conditionnant sa possibilité et son acceptabilité mêmes. Cette croissance de ces services aériens, comme du nombre de passagers, présente quant à elle des défis à moyen terme auxquels il est impératif de répondre au risque de se trouver confrontés à une saturation aux conséquences néfastes à tous les égards.

Il convient également d'appréhender pleinement les transformations en cours du transport aérien qui placent celui-ci à l'aube d'une nouvelle révolution industrielle. Celle-ci, intimement liée aux progrès technologiques, à la révolution numérique et à la digitalisation de l'économie, est porteuse de ruptures profondes pour le transport aérien qu'il convient à la fois d'identifier et d'accompagner sur le temps long.

Afin de préparer le transport aérien de demain, le Gouvernement poursuivra cinq objectifs :

1. éviter la saturation du transport aérien ;

2. mener une politique en faveur de l'innovation (technologique et organisationnelle) ;

3. gérer les cybermenaces sur le transport aérien ;

4. mener une politique d'assistance et de coopération auprès des Etats membres de l'OACI qui en font la demande ;

5. lancer une réflexion prospective sur les évolutions du transport aérien à l'horizon 2050.

OBJECTIF 1
ÉVITER LA SATURATION DU TRANSPORT AÉRIEN

La croissance du trafic aérien réalisée et à venir impose de dégager les solutions structurelles ou opérationnelles nécessaires pour éviter une saturation à tous les niveaux.

RÉPONDRE AUX BESOINS QUALITATIFS DU TRAFIC AÉRIEN

En tant qu'autorité concédante, l'État veillera à définir les grandes orientations stratégiques des infrastructures et installations et s'assurera de la bonne mise en œuvre par leurs exploitants de programmes d'investissement pertinents.

En ce qui concerne les besoins de main d'œuvre qualifiée identifiés, l'État accompagnera les partenaires sociaux dans la négociation d'un accord sur la formation professionnelle et la conclusion d'un Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC).

Parallèlement, l'État veillera à revisiter sa politique de formation dans le domaine avec l'objectif de toujours mieux former pour mieux employer.

Enfin, l'État s'emploiera à promouvoir la place des femmes dans l'aviation dans la ligne de la résolution A39-30 de l'Assemblée de l'OACI intitulée « Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation ».

FACILITER ET OPTIMISER L'ÉCOULEMENT DES FLUX DU TRAFIC AÉRIEN, QU'IL S'AGISSE DE CEUX RELATIFS À LA NAVIGATION AÉRIENNE OU DES PASSAGERS

Tout en prenant en compte les impératifs de sécurité et de sûreté intimement liés à la gestion de ces flux, l'État veillera ainsi à rechercher la plus grande fluidité opérationnelle possible.

24- Les statistiques d'accidentologie en transport public régulier montrent qu'en 25 ans, sur le plan mondial, le nombre d'accidents mortels par millions de vols s'est réduit d'un facteur proche de 10. Source : Plan stratégique DSAC 2016-2020

PROMOUVOIR ET S'INSCRIRE RÉSOLUMENT DANS DES SCHÉMAS DE COOPÉRATION ENTRE ACTEURS POUR GÉRER LE DÉFI CAPACITAIRE IDENTIFIÉ

Par des dispositifs de type « Collaborative Decision Making (CDM) » il est en effet possible et nécessaire d'œuvrer collectivement à une meilleure utilisation des ressources partagées que ce soit à une échelle nationale ou internationale, l'État n'étant pas en mesure à lui seul de répondre aux défis.

OBJECTIF 2
MENER UNE POLITIQUE EN FAVEUR DE L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE ET ORGANISATIONNELLE

Le transport aérien est étroitement lié à l'innovation et au progrès technologique depuis son origine. Les formes et les dimensions du transport aérien moderne n'ont plus rien à voir avec les débuts de l'aviation. Toutefois, l'esprit d'innovation demeure et il convient de sans cesse l'encourager à la fois dans sa dimension technologique et organisationnelle.

SOUTENIR LES GRANDS PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE QUE SONT LE PROGRAMME SESAR AU NIVEAU EUROPÉEN OU LA FEUILLE DE ROUTE 2017 POUR LE CORAC

Ces programmes sont de nature à redéfinir en profondeur le voyage aérien sur son segment aéronautique.

Le programme SESAR est le volet technologique de la construction du « Ciel unique européen ». Il a pour objectif de moderniser le système de gestion du trafic aérien (ATM) européen en développant de nouveaux concepts opérationnels dans un environnement technologique de nouvelle génération aux standards harmonisés. Conduit par la Commission européenne, il vise notamment à tripler la capacité de gestion du trafic aérien entre 2004 et 2035 par une modernisation des systèmes techniques et des procédures utilisées.

La feuille de route 2017 du CORAC comprend quant à elle, comme la première version, un volet sur les aéronefs en eux-mêmes (travaux sur les configurations, les moteurs, les aérostructures, l'avionique et navigation), mais son périmètre a été également élargi à la manière de les concevoir, de les fabriquer et de les opérer. Trois grands axes stratégiques de recherche y sont abordés :

- « l'avion à énergie optimisée », pour réduire les besoins énergétiques des aéronefs. La filière a déjà accompli des progrès considérables en la matière, avec une réduction de 25% des émissions en 15 ans. Elle porte une responsabilité pour continuer de proposer au transport aérien européen et mondial des solutions toujours plus propres et performantes : nouvelles configurations, moteurs à ultra haut taux de dilution, électrification et hybridation de la propulsion, déploiement des matériaux composites, etc ;
- « l'avion connecté et autonome », incluant des nouveaux modes d'opérations, avec une prise en compte toute particulière des cyber-menaces ;
- « les nouvelles méthodes de développement et de production », en adaptant à l'aéronautique les technologies d'intelligence artificielle, de big-data, en travaillant sur de nouveaux processus de production et en développant le recours aux simulations numériques, notamment pour la certification.

MENER UNE POLITIQUE AFFIRMÉE EN FAVEUR DE L'INNOVATION AU SERVICE DES PASSAGERS ET DES NOUVELLES MOBILITÉS EN LIEN AVEC L'AVIATION

Cette politique visera à traiter de l'intégralité du voyage aérien « de porte à porte » au profit des passagers, au départ comme à l'arrivée sur le territoire national, en :

- proposant aux porteurs de projets un accompagnement réglementaire de la DGAC basé notamment sur un échange en amont de nature à éclairer chacune des parties sur le potentiel d'un projet autant que sur les impératifs de régulation, en matière de sécurité notamment ;
- veillant à la prise en compte d'un volet numérique systématique dans la régulation de la qualité de service offerte aux passagers ;
- facilitant les projets innovants par l'ouverture des données de l'État dans le domaine du transport aérien, dans le cadre réglementaire et légal en vigueur et des dispositifs de coordination en place ou à venir ;
- prévoyant l'accompagnement de l'État, dans le cadre notamment de la démarche « GreenTech verte » initiée par le Ministère de la Transition écologique et solidaire, à des projets dans le domaine de l'aviation se distinguant par leur ambition environnementale, leur faisabilité, leur réalisme économique et leur degré d'innovation.

ASSURER L'ACCOMPAGNEMENT DES NOUVEAUX USAGES DU TRANSPORT AÉRIEN EN ACCORDANT UNE IMPORTANCE TOUTE PARTICULIÈRE À L'ÉVOLUTION DE LA FILIÈRE FRANÇAISE DU DRONE CIVIL

Il convient d'anticiper, dans les dix prochaines années, le renforcement d'une tendance émergente aujourd'hui d'évolution des drones vers les méthodes et pratiques de sécurité de l'aéronautique habitée. L'accompagnement de cette évolution se fera via le Conseil pour les drones civils créé début 2015 et par le suivi d'un plan d'action dédié articulé autour de 5 axes d'efforts :

- garantir la non régression de la réglementation nationale dans la réglementation européenne (catégories Open et Spécifique) et définir des standards techniques permettant la continuité d'accès au marché des acteurs français ;
- faire émerger sur la base des compétences aéronautiques existantes, un acteur de l'avionique de sécurité drone, à même de servir les marchés national, européen et mondial ;
- faire se rencontrer la demande et l'offre pour structurer l'une et l'autre sur les applications à très haute valeur ajoutée dont la première est le vol hors vue à grande distance et la deuxième, les usages urbains ;
- préparer la réglementation européenne pour les drones certifiés ;
- contribuer en coopération européenne à poser les principes d'un système de gestion de trafic des drones (UTM).

ACCÉLÉRER ET ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES DRONES CIVILS

Depuis 2012 et la mise en place par la DGAC d'un cadre réglementaire pour les opérations de drones, la filière française du drone civil professionnel a connu un important développement. Le Conseil pour les drones civils a été créé en 2015 afin de poursuivre et accélérer ce développement en instaurant un dialogue entre les principaux acteurs de la filière et en coordonnant leurs efforts pour lever les verrous opérationnels, technologiques, économiques et réglementaires auxquels ils font face. Il vise également à coordonner les efforts des acteurs français pour développer le marché du drone civil tant au niveau national qu'à l'export.

Le Conseil pour les drones civils est ouvert à tous les acteurs français dont les activités touchent de près ou de loin la filière du drone civil. Il rassemble aujourd'hui constructeurs, exploitants, fédérations, donneurs d'ordres, services de l'État, CNIL, grands groupes aéronautiques, organismes de recherche, pôles de compétitivité, clusters, centres d'essais, centres de formation, assureurs et avocats. La DGAC en assure la présidence et le secrétariat général tandis que la coanimation des comités techniques et de leurs groupes de travail est assurée par l'industrie.

OBJECTIF 3
GÉRER LES CYBER-MENACES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

INSÉRER NOTRE ACTION NATIONALE DANS LA DYNAMIQUE INTERNATIONALE

Comme tous les secteurs d'activités économiques, le transport aérien a pris conscience ces dernières années de sa vulnérabilité aux « cyber-menaces ». Afin d'accompagner en toute sécurité une croissance continue du trafic aérien, le secteur aéronautique doit en effet inévitablement s'appuyer sur les nouveaux systèmes de technologies de l'information et de la communication pour faciliter les mouvements des aéronefs et des passagers chaque jour plus nombreux. Ceci augmente mécaniquement le taux d'exposition aux menaces informatiques de type « cyber-attaques ».

Toutes les grandes organisations professionnelles de l'aviation civile internationale ont désormais identifié ce risque et il convient d'inscrire notre action nationale dans cette dynamique internationale. La 39e Assemblée de l'OACI en octobre 2016 a en particulier adopté la résolution A39-19 sur la « Cyber-sécurité dans l'aviation civile », première résolution de l'organisation entièrement dédiée à ce sujet, qui a vocation à guider l'action de la communauté internationale de l'aviation et à laquelle la France entend participer pleinement en apportant son expertise nationale.

DÉVELOPPER NOS RÉFLEXES ET MOYENS DE PROTECTION

Face à une problématique par nature transversale et multidisciplinaire, le Gouvernement entend développer au niveau national un réflexe et des moyens de protection contre les cybermenaces dans toutes les composantes de notre aviation. **Le Gouvernement s'appuiera pour cela sur le Conseil pour la Cyber-sécurité du Transport Aérien (CCTA).**

UNE APPROCHE COLLECTIVE DE LA CYBER-SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

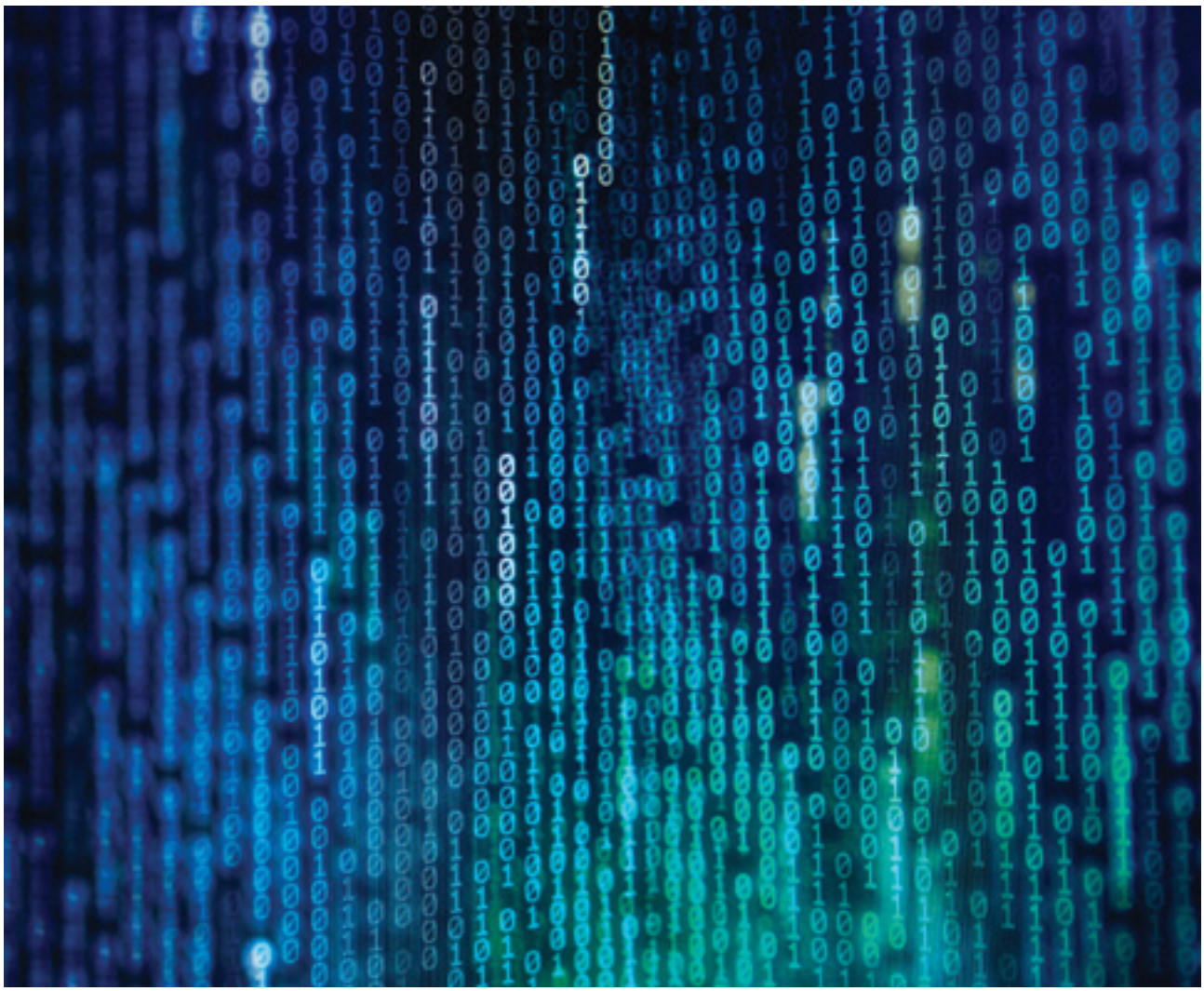
Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a installé le 12 avril 2018 le Conseil pour la Cyber sécurité du Transport Aérien (CCTA) pour appréhender globalement le cyber-risque français avec une coordination indispensable entre professionnels : les services de l'État, les constructeurs, les équipementiers, les exploitants et les fédérations professionnelles. Cette instance est pour les acteurs de l'aviation civile un lieu de référence pour encadrer, structurer et coordonner les initiatives concernant la cyber sécurité du secteur aérien français. Elle a pour mission de porter la voix de la France dans les groupes de travail techniques européens et internationaux.

La présidence du Conseil pour la Cyber-sécurité du Transport Aérien est confiée au directeur général de l'Aviation civile. Trois vice-présidents sont nommés : le directeur général de Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI) pour le secteur de l'État, la direction d'Airbus pour le secteur Industriels et la direction du groupe ADP pour le secteur Opérateurs.

Le CCTA est composé de 14 membres : ANSSI, ministères de l'Intérieur, des Armées et des Transports, Airbus, Dassault Aviation, Safran, Thales, GIFAS, ADP, Air France, DSNA, FNAM, et l'UAF.

Une approche collective étant la seule solution pour appréhender efficacement la menace cyber, le CCTA a pour mission de piloter la cyber résilience du transport aérien selon trois axes majeurs :

- maintenir à jour une cartographie hiérarchisée des menaces ;
- évaluer la pertinence des mesures d'atténuation ;
- initier des bonnes pratiques, des normes ou des règles, dans le but de les promouvoir dans le débat international.



OBJECTIF 4
MENER UNE POLITIQUE D'ASSISTANCE/ COOPÉRATION AUPRÈS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OACI QUI EN FONT LA DEMANDE

Grande nation aéronautique bénéficiant d'une expertise internationalement reconnue, notre pays est historiquement et activement engagé dans des actions de coopération technique touchant à toutes les composantes de l'aviation (sécurité, sûreté, environnement, etc) au profit de nombreux États partenaires.

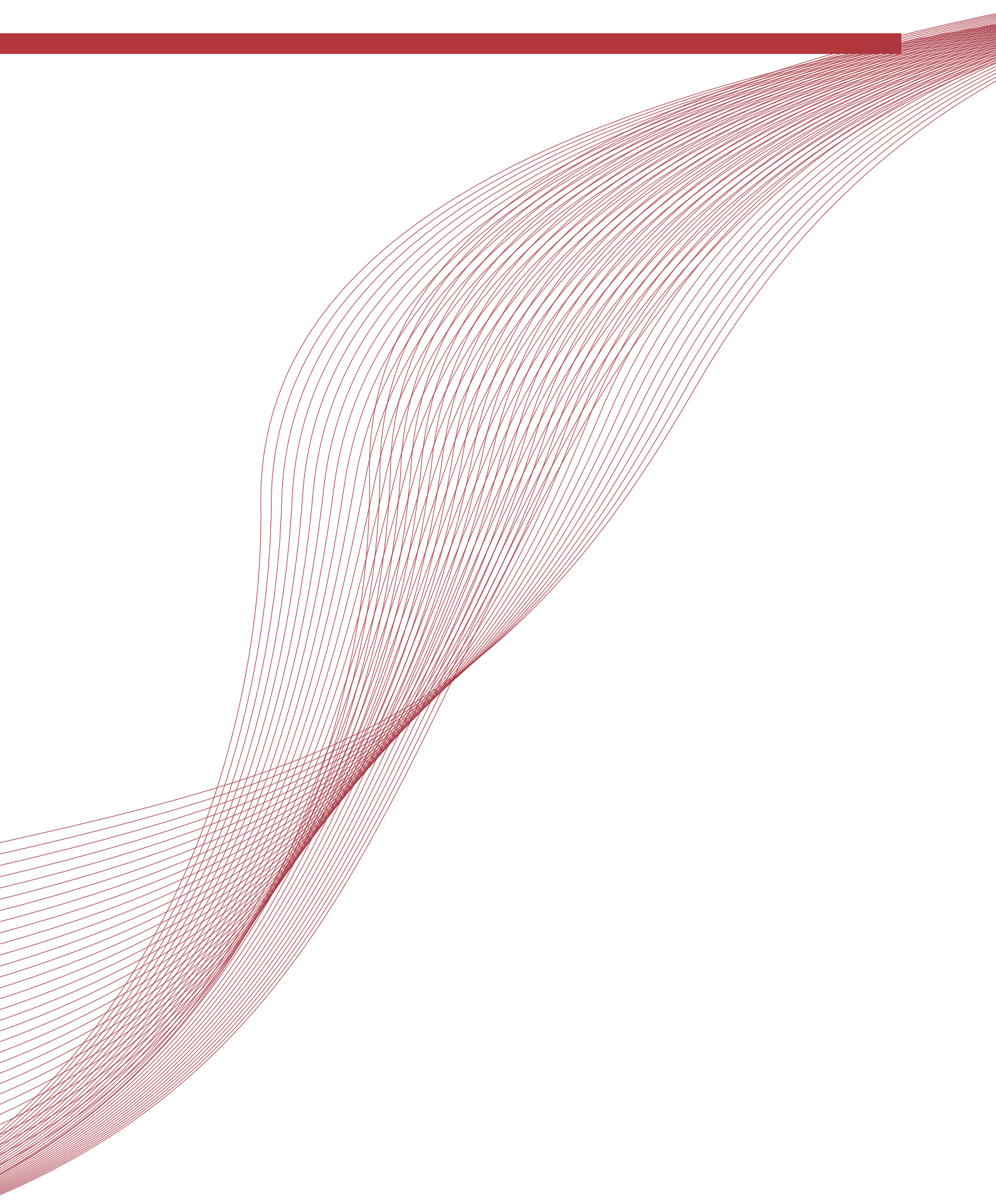
La coopération internationale dans le domaine de l'aviation menée par les différents services de l'État prend la forme par exemple d'accueil de cadres étrangers, de séminaires d'échanges, de formations, ou encore d'aide à la préparation d'audits internationaux. Elle s'exerce dans un cadre aussi bien bilatéral, par le biais d'une cinquantaine d'accords de coopération technique avec des autorités de toutes les régions du monde (en particulier de l'Europe orientale et balkanique, de l'Afrique francophone, l'Asie du sud-est), que multilatéral, avec des actions menées en concertation avec l'OACI, l'Union européenne et l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation (AESA). C'est ainsi que la DGAC conduit régulièrement pour le compte de l'Union européenne des jumelages avec des pays voisins (Albanie, Turquie, Tunisie, etc.). En outre, la DGAC s'est engagée auprès de l'OACI à financer un programme de formations de cadres d'aviations civiles étrangères à l'ENAC à hauteur d'au moins 1 million d'euros sur 3 ans.

Par ailleurs, la DGAC accompagne les entreprises françaises dans leurs ambitions à l'exportation, en se coordonnant étroitement avec le Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS), en soutenant l'association professionnelle Proavia (équipements et services aéroportuaires) et en réalisant même des missions communes avec les entreprises dans le cadre d'une coopération industrielle bilatérale avec certains pays cibles (Chine, Japon, Russie).

Ces efforts seront maintenus afin de continuer à promouvoir l'expertise et les solutions françaises dans tous les domaines de l'aviation civile. En accord avec les politiques de l'OACI « aucun État laissé de côté » (« No country left behind » ou NCLB) et d'appui aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations-Unies, le Gouvernement déterminera une politique de coopération et d'assistance pour contribuer à ce que chaque État bénéficiaire puisse assurer le plus haut niveau de mise en œuvre des meilleurs standards internationaux en matière d'aviation et accéder ainsi aux bénéfices du transport aérien tout en assurant son développement durable.

OBJECTIF 5
LANCER UNE RÉFLEXION PROSPECTIVE SUR LES ÉVOLUTIONS DU TRANSPORT AÉRIEN À L'HORIZON 2050

Si la présente stratégie vise à orienter l'action de l'État à l'horizon 2025, il importe dès à présent de penser à plus long terme en engageant une réflexion prospective sur l'horizon 2050 dont le pilotage sera assuré par les services de la Direction générale de l'aviation civile.



DISPOSITIF DE SUIVI DE LA STRATÉGIE NATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN

Le Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC) a été institué par le Décret n°2010-248 du 10 mars 2010. Placé sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, il a vocation à être consulté par le ministre sur toute question intéressant le transport aérien, notamment dans les domaines du développement durable, des entreprises et des services de transport aérien, des aéroports et des clients du transport aérien.

Le CSAC comprend, outre le président, 26 membres, dont quatre élus (Assemblée Nationale, Sénat, conseils régionaux, départementaux), des représentants des différents ministères, des organisations professionnelles et des salariés, des clients du transport aérien, et quatre personnes nommées au titre de leurs compétences.

Le CSAC est à l'initiative de nombreuses réflexions en particulier sur les questions règlementaires et de conjoncture. Ces réflexions ont conduit à la mise en place de plusieurs groupes de travail concernant en particulier le droit des passagers aériens, la compétitivité du transport aérien, les territoires et enfin le maillage aéroportuaire. Certains de ses travaux ont donné lieu à des rapports comme celui sur le maillage aéroportuaire en janvier 2017 suivi d'un colloque en février 2017.

Le Gouvernement confiera au Conseil Supérieur de l'Aviation Civile la mission du suivi permanent de la présente stratégie nationale du transport aérien jusqu'en 2025. Afin de permettre un premier bilan et préparer la phase suivante de mise en œuvre de cette stratégie, une séance dédiée du CSAC sera en particulier organisée au courant de l'année 2022.

LA STRATÉGIE EN SYNTHÈSE

Axe stratégique n°1

Participer pleinement à la transition écologique et assurer un développement durable de l'aviation dans notre pays et dans le monde

OBJECTIF 1 : ACCÉLÉRER LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN POUR RENFORCER LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

- Améliorer la performance énergétique des aéronefs
- Poursuivre l'amélioration des routes et des procédures de navigation aérienne pour en tirer un bénéfice environnemental
- Développer le recours aux biocarburants d'aviation durables
- Accompagner l'effort international et communautaire pour la mise en œuvre des mécanismes de marché carbone
- Accompagner la montée en compétence d'États tiers dans la mise en œuvre du « panier de mesures » de l'OACI afin de soutenir une action globale au niveau mondial

OBJECTIF 2 : MAÎTRISER LES IMPACTS EN MATIÈRE DE BRUIT ET DE QUALITÉ DE L'AIR DU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN SUR LES RIVERAINS DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

LA LUTTE CONTRE LE BRUIT :

- Travailler à l'optimisation du dispositif d'aide à l'insonorisation (financement et fonctionnement)
- Améliorer la maîtrise de l'urbanisation autour des plateformes aéroportuaires
- Faire émerger des dispositifs opérationnels ou réglementaires permettant de maîtriser les nuisances sonores
- Promouvoir la réduction du bruit des aéronefs, notamment via le renforcement des normes de l'OACI et les travaux de recherche du CORAC

LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE :

- Maîtriser les émissions des aéronefs
- Maîtriser les émissions au sol
- Maîtriser l'impact environnemental des dessertes des plateformes aéroportuaires

OBJECTIF 3 : AMÉLIORER LES INTERACTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTES PARTIES PRENANTES

- Développer les dispositifs d'information et de transparence
- Renforcer la coopération entre les différents acteurs du secteur
- Promouvoir les engagements volontaires des parties prenantes en matière de protection de l'environnement
- Développer des synergies avec d'autres secteurs ou d'autres partenaires afin de trouver des solutions transverses à chaque fois que possible

OBJECTIF 4 : PRÉSERVER ET PROMOUVOIR LA BIODIVERSITÉ SUR LES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES FRANÇAISES

- Partager une feuille de route sur la biodiversité

OBJECTIF 5 : ACCOMPAGNER L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, TELS QUE :

- L'adaptation au changement climatique
- Les méthodes d'évaluation des « effets non CO_2 » du transport aérien
- Le développement d'une filière de recyclage des aéronefs
- Les effets sanitaires du bruit

Axe stratégique n°2

Assurer les conditions favorisant la performance du transport aérien français

OBJECTIF 1 : FAVORISER LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

- Mettre en place un observatoire des coûts de touchée sur nos plateformes aéroportuaires
- Améliorer les capacités du contrôle aérien
- Mieux maîtriser les coûts de sûreté et de sécurité
- Favoriser le développement de l'emploi et des compétences pour répondre aux besoins du transport aérien de demain
- Renforcer les moyens en matière de lutte contre le travail illégal

OBJECTIF 2 : RECHERCHER PLUS D'EFFICACITÉ ET D'ÉQUITÉ DANS LE SYSTÈME DE RÉGULATION APPLICABLE AUJOURD'HUI AU TRANSPORT AÉRIEN

- Examiner les modalités d'un renforcement des pouvoirs de régulateur de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI)
- Optimiser la procédure d'élaboration des contrats de régulation économique et renforcer la consultation des usagers
- Renforcer la consultation des compagnies aériennes sur les principaux investissements réalisés par les exploitants d'aéroports
- Continuer à veiller à la défense de l'intérêt général à l'occasion de toute nouvelle procédure de privatisation de sociétés exploitant des aéroports
- Poursuivre l'adaptation du régime juridique applicable à l'exploitation des aéroports franciliens à l'occasion de la privatisation du Groupe ADP

OBJECTIF 3 : MENER UNE ACTION INTERNATIONALE DE SOUTIEN AUX OPÉRATEURS FRANÇAIS

- Assurer une action de veille et d'influence normative efficace dans les enceintes européennes et internationales de l'aviation
- Veiller à agir tout particulièrement au niveau européen pour une régulation efficace du marché intérieur européen

OBJECTIF 4 : MIEUX RÉGLEMENTER POUR ALLÉGER LA CHARGE ADMINISTRATIVE SUR LES OPÉRATEURS

- Simplifier la surveillance des opérateurs
- Veiller à l'impact des évolutions règlementaires et conventionnelles
- Évoluer vers une administration digitale

Axe stratégique n°3

Connecter efficacement nos territoires aux flux du trafic aérien

OBJECTIF 1 : ASSURER UNE CONNECTIVITÉ EFFICACE DES TERRITOIRES PAR LE TRANSPORT AÉRIEN

- Accompagner la mise en œuvre par les collectivités des stratégies aéroportuaires locales
- Mettre en œuvre des actions plus ciblées et adaptées à la diversité de nos aéroports

OBJECTIF 2 : ŒUVRER AU MEILLEUR PARCOURS PASSAGER POSSIBLE DANS UN CONTEXTE DE CROISSANCE DU TRAFIC ET D'ÉVOLUTION DE LA MENACE TERRORISTE

- Continuer à assurer un haut niveau de sûreté pour les passagers, fonction de l'évolution de la menace et de l'évolution du trafic tout en assurant une gestion des flux la plus efficace possible, et en favorisant la meilleure expérience passager possible
- Œuvrer à un passage aux frontières optimisé
- Assurer pour les passagers une régulation efficace de leurs droits et de leurs devoirs

Axe stratégique n°4

Préparer le transport aérien de demain

OBJECTIF 1 : ÉVITER LA SATURATION DU TRANSPORT AÉRIEN

- Répondre aux besoins qualitatifs du trafic aérien
- Faciliter et optimiser l'écoulement des flux du trafic aérien, qu'il s'agisse de ceux relatifs à la navigation aérienne ou des passagers
- Promouvoir et s'inscrire résolument dans des schémas de coopération entre acteurs pour gérer le défi capacitaire identifié

OBJECTIF 2 : MENER UNE POLITIQUE EN FAVEUR DE L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE ET ORGANISATIONNELLE

- Soutenir les grands programmes de développement technologique que sont le programme SESAR au niveau européen ou la feuille de route 2017 pour le CORAC
- Mener une politique affirmée en faveur de l'innovation au service des passagers et des nouvelles mobilités en lien avec l'aviation
- Assurer l'accompagnement des nouveaux usages du transport aérien en accordant une importance toute particulière à l'évolution de la filière française du drone civil

OBJECTIF 3 : GÉRER LES CYBER-MENACES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

- Insérer notre action nationale dans la dynamique internationale
- Développer nos réflexes et moyens de protection

OBJECTIF 4 : MENER UNE POLITIQUE D'ASSISTANCE/COOPÉRATION AUPRÈS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OACI QUI EN FONT LA DEMANDE

OBJECTIF 5 : LANCER UNE RÉFLEXION PROSPECTIVE SUR LES ÉVOLUTIONS DU TRANSPORT AÉRIEN À L'HORIZON 2050

RÉFÉRENCES

INFORMATIONS GÉNÉRALES : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/aviation-civile

- Rapports des travaux des Assises nationales du transport aérien :
  https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/politiques/strategie-nationale-du-transport-aerien

- Plan d'action stratégique d'amélioration de la sécurité « Horizon 2023 »
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/programme-securite-letat

- Plan stratégique de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC)
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/PlanStrategique_DSAC-2016-2020.pdf

- Programme Vision Sûreté
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/programme-vision-surete

- Plan stratégique de la navigation aérienne française
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/modernisation-navigation-aerienne

- Rapport CSAC-DGAC-CGET, Maillage aéroportuaire, de nouvelles dynamiques à développer, 2017
  http://www.cget.gouv.fr/actualites/quelles-nouvelles-dynamiques-pour-developper-l-offre-aeroportuaire-francaise

- Analyses du transport aérien
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/analyses-du-transport-aerien#e1

- Le cadre d'actions de la sûreté aérienne
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/cadre-dactions-surete-aerienne

- Statistiques du trafic aérien
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/statistiques-du-trafic-aerien

- Rapports des travaux des Assises nationales du transport aérien
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/strategie-nationale-du-transport-aerien

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Édition : direction générale de l'Aviation cicile (DGAC)
Photographes : © STAC - Richard Metzger, TERRA - Laurent Mignaux, Arnaud Bouissou, Shutterstock