

Réunion de concertation « Trafic Aérien »

Convention citoyenne pour le climat

Samedi 12 septembre 2020 de 9h – 12H00

Objectif de la réunion : échanger sur les enjeux et impacts des mesures proposées par la Convention citoyenne pour le climat sur la thématique « Trafic Aérien »

Déroulé de la réunion :

9h -9h15 : Introduction

9h15 – 10h05 : Séquence de discussion #1 : Mesures d'interdiction

- **SD-E2 :** Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps
- **SD-E3 :** Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants

10h05 – 10h55 : Séquence de discussion #2 : Mesures sur le signal prix

- **SD-E1 :** Adopter une éco-contribution kilométrique renforcée
- **SD-E6 :** Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone

10h55 – 11h45 : Séquence de discussion #3 : Mesures hors transport de voyageurs

- **SD-E4 :** Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir
- **C2.2.4 :** Interdire les avions publicitaires

11h45 – 12h00 : Conclusion par les coprésidents

Annexes :

- Annexe 1 : impacts des mesures de la CCC
- Annexe 2 : liste des organisations participantes

Annexe 1 : Impacts des mesures de la CCC

Les éléments présentés dans l'analyse des impacts possibles des mesures proposées par la Convention citoyenne pour le climat ont été préparés par l'administration pour faciliter les débats lors des réunions de concertation. Fondés sur une première analyse des propositions telles qu'elles sont rédigées et présentées dans le rapport de la Convention citoyenne pour le climat adopté le 21 juin 2020, ils ont vocation à permettre d'approfondir les débats sur les implications sociales, environnementales, économiques et le cas échéant juridiques des propositions faites. Ils ne sont pas exhaustifs mais présentent, en l'état actuel des connaissances sur ces thèmes, des points d'attentions auxquels les participants pourront se référer pendant les concertations.

#1 : Mesures d'interdiction

SD.E2 Organiser la fin du trafic aérien d'ici 2025 sur les lignes où il existe une alternative bas carbone

Premiers éléments d'impact :

La mesure SD-E2 issue de la CCC vise à interdire le trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4 heures).

L'interdiction de liaisons aériennes intérieures, dès lors qu'un trajet alternatif en train existe en moins de 4h, doit permettre de diminuer les émissions de CO₂. Elle imposerait la suppression de nombreux services aériens au sein de la métropole (environ 1/3 des passagers sur les vols intérieurs métropolitains, hors trafic avec la Corse), y compris certaines liaisons d'aménagement du territoire actuellement financées par les pouvoirs publics.

Impacts environnementaux :

Pour une durée de 4h, cela représenterait un total de 30 liaisons intérieures de plus de 10 000 passagers annuels qui seraient interdites, pour un total de 7,4 millions de passagers annuels, dont près de 50 % en correspondance, et des émissions de CO₂ estimées à 530 kt annuellement.

Pour une durée de 2h30, cela représenterait 8 liaisons intérieures interdites, pour un total de 2,7 millions de passagers dont près des 2/3 en correspondance, et des émissions de CO₂ estimées à 180 kt annuellement.

Ces évaluations ne tiennent compte ni des émissions qui résulteront du report modal sur le trafic intérieur, ni de celles induites par le report du trafic international en correspondance vers des aéroports concurrents aux hubs français.

Impacts économiques et sociaux :

La mesure proposée vise tous vols, qu'ils soient réguliers ou affrétés. De plus, elle ne conçoit pas d'exception pour les vols dont l'utilité est d'assurer la correspondance entre un aéroport de province et les hubs de Paris et de Lyon. Elle rendrait impossible les correspondances sans changer d'aéroport via ces hubs, et pourrait donc compromettre la connectivité internationale des régions ainsi que la continuité territoriale avec les collectivités d'outre-mer.

Dans la mesure où les services aériens sont intégralement libéralisés au sein de l'Union européenne, cette mesure pourrait générer une fuite de trafic : les passagers en correspondance pourraient se détourner des compagnies et des aéroports français et transiter par d'autres aéroports internationaux situés à l'étranger, le plus souvent en

voyageant avec des compagnies étrangères, sans bénéfice environnemental, voire avec un coût environnemental supplémentaire en raison d'un trajet plus long.

Du fait du trafic perdu, certaines liaisons au départ des hubs nationaux ne seraient plus économiquement viables et pourraient être interrompues. Outre une forte perte de compétitivité des acteurs aéronautiques nationaux (compagnies, aéroports, constructeurs, fournisseurs, services associés, etc.), l'emploi diminuerait au sein de ces entreprises, ainsi que localement, dans des territoires dont la connectivité serait dégradée. Pour la mesure jaugée à 4h, cet impact peut être évalué à près de 70 000 emplois soutenus par le transport aérien et de l'ordre de 3 milliards d'euros de PIB. Si une part de cette perte d'activité se traduisait par une augmentation dans d'autres secteurs (e.g. grâce au report modal vers le fer), ce n'est pas le cas pour la perte d'activité liée aux trajets en correspondance. La moindre desserte depuis le *hub* de Charles-de-Gaulle pourrait conduire à une diminution des touristes, avec de fortes conséquences sur les régions qui en dépendent.

En raison des ruptures de charges engendrées par la mesure, les personnes handicapées ou à mobilité réduite (PHMR) en correspondance pourraient être parmi les plus pénalisées par cette évolution, en particulier lorsque les distances sont importantes entre la gare et l'aéroport de correspondance.

Impacts juridiques :

En droit interne, le Conseil Constitutionnel pourrait estimer que l'atteinte portée à la liberté du commerce et de l'industrie par la suppression des dessertes aériennes lorsqu'il existe une alternative ferroviaire en 4h, soit trop importante par rapport au but poursuivi de protection de l'environnement.

La réglementation européenne fournit une base juridique à cette mesure, sous réserve d'un accord de la Commission européenne. La rédaction du comité légistique fonde la mesure sur l'article 20 du règlement du règlement (CE) 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. L'article 20 ménage une exception « en cas de problème grave en matière d'environnement » ; la mesure prend effet après un délai de 3 mois et est soumise à réévaluation triennale. Cet article n'ayant jamais été mis en œuvre, la position de la Commission n'est pas connue.

SD-E3 : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants

Premiers éléments d'impact :

Dans ses prévisions de long-terme publiées en 2019, l'OACI évaluait à 2,8 % la croissance annuelle du trafic européen de passagers de 2015 à 2035, contre environ 4,3 % pour le trafic mondial. A titre de comparaison, les hypothèses retenues dans le cadre de la SNBC sont celles d'une croissance annuelle moyenne sur la même période de 0,6 % pour le trafic intérieur métropolitain, et 2,7 % pour le trafic international.

Ces trajectoires sont à court terme remises en cause par la crise sanitaire : à l'arrêt pendant plusieurs mois, le trafic aérien fait partie des secteurs les plus touchés par la crise. Les observateurs du secteur, prudents sur les perspectives de reprises à court-terme, s'accordent cependant sur un point : le trafic aérien ne devrait pas retrouver son niveau de 2019 avant 2024. Dans ce contexte, au vu du maillage aéroportuaire français, l'interdiction d'octroyer une déclaration d'utilité publique pour construire de nouveaux aéroports ou étendre des aéroports existants ne devrait pas avoir d'impact macroéconomique significatif à court terme.

La mesure aura probablement un impact sur le développement du trafic des aéroports à moyen-long terme, lorsque les capacités de ceux-ci seront saturées, faute de pouvoir réaliser des projets capacitaires nécessitant une extension, type doublet de piste ou extension d'aérogare.

A moyen terme, les conséquences économiques seraient notables pour les exploitants d'aéroports qui ne pourraient pas développer leurs activités, mais aussi pour les compagnies aériennes qui seraient limitées dans leur offre de services. Cette mesure aura également un impact pour les entreprises réalisant les travaux, et tous les secteurs dépendant de l'aviation. Les aérodromes constituant des outils de développement et de connexion des territoires, cette mesure pourrait avoir des conséquences socio-économiques fortes pour les territoires et leur tissu économique reposant sur le trafic aérien (tourisme, filière aéronautique, etc.).

Sur le plan environnemental, la limitation du développement du trafic s'accompagnera d'une limitation des émissions de gaz à effet de serre et des autres externalités liées aux activités aéroportuaires (pollution sonore, pollution de l'air, trafic routier, etc.). Toutefois, certains voyageurs pourraient utiliser des plateformes extranationales, ce qui ajouterait un coût carbone par rapport à une situation où l'avion aurait pu être pris sur le territoire national. Elle pourrait participer par ailleurs à lutter contre l'artificialisation des sols.

La mesure empêchera dès son entrée en vigueur des projets tels que les projets d'hélistations des centres hospitaliers universitaires (CHU), ainsi que des projets au bénéfice environnemental démontré (notamment en termes de réduction des nuisances sonores) ou d'autres projets à l'intérêt socio-économique positif. Elle entre également en contradiction avec les engagements internationaux relatifs à l'aérodrome de Bâle-Mulhouse et pourrait empêcher le réaménagement de Nantes-Atlantique, sous sa forme prévue à l'issue de la concertation publique, en cas de retard dans la mise en œuvre du projet.

#2 : Mesures sur le signal prix

SD-E1 : Adopter une éco-contribution kilométrique renforcée

Premiers éléments d'impact :

Présentation de la recommandation

La Convention citoyenne pour le climat propose d'augmenter fortement la taxe dite « de solidarité sur les billets d'avion » (TSBA), en distinguant entre les vols de plus ou moins de 2000 kilomètres et en l'étendant à l'aviation d'affaire et au transport aérien privé. Les évolutions suivantes sont proposées (tarif par passager) :

- vols intra-UE : passage de 2,63 € à 31,13 € par billet pour la classe économique et de 11,27 € à 191,27 € pour la classe affaire ;
- vols non UE et de moins de 2000 kilomètres : passage de 7,51 € à 31,13 € par billet pour la classe économique et de 63,07 € à 191,27 € pour la classe affaire ;
- vols de plus de 2000 kilomètres et hors UE : passage de 7,51 € à 64,51 € par billet pour la classe économique et de 63,07 € à 445,07 € pour la classe affaire ;
- aviation d'affaires et transport privé : création de deux nouveaux tarifs, de 360 € pour les vols UE ou de moins de 2 000 kilomètres, et de 1200 € pour les vols hors UE de plus de 2000 kilomètres (venant en plus des éventuels tarifs existants).

Les vols à destination de la Corse, des collectivités d'outre-mer ou soumis à obligation de service public, qui bénéficient aujourd'hui de tarifs réduits, ne seraient pas concernés.

Cadre général actuel

Le secteur aérien est soumis en France à plusieurs dispositions fiscales dédiées (taxe sur les nuisances sonores aériennes, taxe de l'aviation civile, taxe sur les passagers embarqués ou débarqués outre-mer, taxe d'aéroport, majoration de la taxe d'aéroport, taxe d'aviation civile, taxe de solidarité sur les billets d'avion et contribution spéciale CDG-express).

La taxe de solidarité sur les billets d'avion a été augmentée au 1^{er} janvier 2020 (pour les vols UE : +1,5 € en classe économique et +9 € pour la classe affaire ; pour les vols non UE : +3 € en classe économique et +18 € en classe affaire). Cette augmentation n'a pas concerné les vols à destination de la Corse, des collectivités d'outre-mer ou soumis à obligation de service public.

Analyse des impacts des dispositions envisagées

L'augmentation proposée dans cette mesure porterait la recette de la TSBA à environ 4,2 milliards d'euros, sur la base du trafic 2019 (3,5 milliards d'euros en tenant compte de la perte de trafic induite, voir ci-dessous). Elle aurait, en multipliant par 3 le niveau de fiscalité spécifique du secteur et par 10 de celui de la TSBA, un impact particulièrement important pour le transport aérien français, parmi les plus forts dans le monde.

Impacts économiques et financiers

Une telle hausse de la fiscalité engendrerait une augmentation sensible des prix des billets d'avion, susceptible d'entraîner une perte de trafic estimée entre 12 et 16 millions de passagers par an, hors effet Covid-19.

Elle pourrait menacer la pérennité de certains acteurs français du transport aérien et du tourisme dont beaucoup ont été fragilisés par la crise sanitaire. Entre 120 000 et 150 000 emplois non délocalisables, voire plus, pourraient ainsi être détruits en France. Le transport aérien étant un acteur clé de la connectivité, la mesure pourrait avoir, au-delà des secteurs aérien et touristique, un impact négatif sur l'attractivité économique de la France et de ses

territoires. Les hubs aéroportuaires français seraient également fortement pénalisés, en l'absence d'harmonisation fiscale européenne, par rapport à leurs voisins européens vers lesquels les trafics moyen et long-courrier se redirigeraient, compte tenu du coût plus élevé d'un passage dans les hubs français du fait de cette taxe. L'impact total sur le produit intérieur brut français pourrait ainsi être compris entre 5 et 6,5 milliards d'euros.

L'adoption d'une disposition au niveau communautaire serait sans doute de nature à atténuer ces effets sur les acteurs français.

Impacts environnementaux

La baisse du trafic, de l'ordre de 19 % (en retenant l'estimation haute), serait plus forte sur le trafic domestique (-27 %) que sur le trafic international (-17 % pour le moyen-courrier et -12 % pour le long courrier). Elle aboutirait à une réduction des émissions annuelles du transport aérien touchant la France de 3,5 Mt CO₂ sur la base du trafic de l'année 2019.

Cette évaluation ne tient pas compte des émissions qui résulteraient du report modal sur le trafic intérieur, ni de celles induites par le choix de destinations alternatives par les touristes internationaux, ni des déplacements routiers ou ferroviaires des touristes français vers un hub extranational pour ensuite prendre l'avion.

Une action européenne, telle que celle proposée par la convention citoyenne (mesure SD-E5 : promouvoir l'idée d'une éco-contribution européenne), permettrait de limiter ce transfert des émissions du transport aérien vers d'autres pays qui ne subiraient pas cette augmentation de la fiscalité. Les évolutions du système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE) vont dans ce sens. Dans le Pacte Vert présenté en 2019 par la Commission, il est ainsi prévu d'accélérer la diminution, déjà actée, du nombre de quotas d'émissions alloués à titre gratuit aux compagnies aériennes dans le cadre du système européen d'échange de quotas d'émissions (SEQE-UE). Cette évolution sur les quotas gratuits devrait intervenir suite à la révision de la partie Aviation de la Directive dédiée au SEQE-UE et la hausse des coûts qui en résultera pour les transporteurs aériens pourrait être significative (notamment pour ceux spécialisés sur le domestique et/ou l'intra-européen).

Cadre juridique

La disposition envisagée fait évoluer la nature de la majoration de TSBA d'une taxe de rendement en une taxe comportementale dont le niveau est destiné à dissuader de recourir à ce mode de transport. Dès lors, la disposition ferait peser un risque sur la constitutionnalité des exonérations prévues au bénéfice des liaisons d'aménagement du territoire, ainsi que de celles vers les collectivités d'outre-mer et la Corse.

L'incidence d'une telle augmentation (entre 30€ et 1200 € par passager) sur la viabilité des entreprises serait susceptible de susciter des critiques au regard de la liberté du commerce et de l'industrie et de la liberté d'aller et venir, qui ont valeur constitutionnelle.

Par ailleurs, la mesure devra être notifiée à la Commission européenne, compétente pour statuer sur les régimes d'exonérations d'une imposition entrant dans le champ d'application du droit des aides d'Etat. Ces exonérations ne pourraient entrer en vigueur qu'après accord de la Commission.

SD-E6 : Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone

Premiers éléments d'impact :

La Convention citoyenne propose de rendre obligatoire la compensation intégrale des émissions de CO₂ de l'ensemble des vols intérieurs dès 2021. La mise en œuvre de la mesure est progressive pour la desserte des collectivités d'outre-mer.

Impacts environnementaux :

Suivant les scénarios retenus, la compensation pourrait concerner 2 à 5 millions de tonnes de CO₂ avec un coût annuel pour les compagnies aériennes allant, selon le coût de la tonne de CO₂ compensée, de 15 à 100 millions d'euros lors de la mise en œuvre du dispositif et de 25 à 150 millions d'euros à l'issue de la phase transitoire pour l'outre-mer (minoré potentiellement par l'impact induit du trafic).

Du fait de la baisse de trafic induite par l'augmentation des prix des billets d'avion (jusqu'à 3,4 % sur les vols entre la métropole et l'outre-mer), la mesure permettra une réduction à long-terme des émissions de 15 à 90 ktCO₂ annuellement.

Les fonds ainsi collectés pourraient permettre de financer des projets de captation carbone par des puits carbone dans les outre-mer et à l'étranger selon la proposition de la Convention citoyenne.

Impacts économiques et sociaux :

Les compagnies – notamment françaises – qui dépendent du trafic domestique seraient fortement impactées. Toutefois certaines compagnies aériennes ont déjà pris des engagements dans ce sens.

La perte à long terme d'emplois non délocalisables pourrait s'élever de 800 à 8500 ETP selon l'hypothèse de coût de la tonne de CO₂ compensée. Des emplois pourraient cependant être créés dans d'autres secteurs (moyens de transport concurrents lorsqu'ils existent, secteurs financés par la compensation, par exemple forêt avec le label bas carbone, pour la part des projets éligibles sur le territoire national).

Ces surcoûts pourraient conduire à une dégradation de l'offre sur certaines lignes fragiles, et donc à une perte de connectivité et d'attractivité pour les collectivités concernées. Dans la mesure où elle conduirait à une augmentation du coût d'exploitation sur les liaisons alimentant le hub de Paris-CDG, la proposition pourrait dégrader sa compétitivité.

Impacts juridiques :

Le comité légistique propose d'insérer la mesure dans la partie réglementaire du code de l'environnement au sein des dispositions relatives au marché européen d'échange de quotas UE-ETS. Néanmoins la mesure crée une obligation à la charge d'opérateurs privés intervenant dans un marché ouvert. Une telle obligation requiert l'adoption d'une disposition législative en vertu de l'article 34 de la Constitution. Au surplus, le dispositif EU-ETS n'a pas le même périmètre d'application.

Dans l'hypothèse où une telle obligation serait lue par le Conseil d'État et le Conseil constitutionnel comme une mesure assimilable à une taxation environnementale, la progressivité de l'application de la mesure outre-mer pourrait être remise en cause. De même, cette progressivité devrait être soumise à l'approbation de la Commission européenne au regard du régime des aides d'État.

Enfin, la question de la marge de manœuvre laissée à l'État pour adopter de telles dispositions semble devoir faire l'objet d'une analyse approfondie. L'initiative, relative à la lutte contre le changement climatique appliquée aux émissions de CO₂ liées au transport aérien, s'inscrit dans un domaine partagé entre l'Union européenne et ses États membres.

Par ailleurs la législation européenne est en cours d'évolution pour mettre en œuvre les engagements internationaux des Etats membres (CORSIA). Il conviendra alors de s'assurer que l'objet de la proposition n'entre pas en concurrence avec cette législation européenne révisée.

#3 : Mesures hors transport de voyageurs

SD-E4 : Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir

Premiers éléments d'impact :

Impacts environnementaux :

La mesure renchérit le coût de l'aviation de loisir et pourra orienter ses pratiquants vers des loisirs a priori plus vertueux sur le plan environnemental en alignant la taxation de l'énergie avec celle de l'essence pour les voitures particulières (également utilisé pour des loisirs motorisés). Les émissions associées à l'aviation privée sont de l'ordre de 200 kt CO₂eq/an. La mesure permettra donc une réduction de ces émissions (difficile à chiffrer car elle dépend de la réaction des usagers au renchérissement du carburant), ainsi que des pollutions sonores et de l'air associées.

Impacts économiques et sociaux :

Le coût de cette mesure est de l'ordre de 15,9 millions d'euros en 2021 pour les activités d'aviations de loisirs. Dès lors, l'augmentation de fiscalité renchérit le coût de l'heure de vol, ce qui pourrait constituer un frein pour les personnes souhaitant découvrir le pilotage ou pratiquer cette activité. En revanche, cette augmentation des coûts pourrait également inciter à utiliser des moteurs plus performants et participer au développement d'avions électriques.

Cadre juridique :

L'essence d'aviation n'est pas le seul carburant utilisé pour l'aviation de loisir. En effet, le carburéacteur pour moteur d'avion de type essence ainsi que le carburéacteur pour moteur d'avion de type pétrole lampant peuvent également être utilisés par la plaisance aérienne privée.

Si la mesure ne devait porter que sur l'essence d'aviation, l'accroissement de la différence de traitement entre les trois catégories de carburant utilisées dans le secteur de l'aviation de tourisme privée serait susceptible de soulever des difficultés au regard du droit européen et de la Constitution.

En outre, ces carburants ne sont pas uniquement utilisés pour des activités de loisir. Ils sont également utilisés pour du travail aérien, qui recouvre les diverses activités aériennes à caractère économique tel que la lutte contre les incendies, la surveillance des frontières, l'épandage agricole etc., dès lors que cette activité utilise un type d'avion qui lui est spécifique.

Il conviendrait donc de distinguer spécifiquement les carburants destinés à une activité de loisir.

C2.2.4 : Interdire les avions publicitaires

Premiers éléments d'impact :

Impacts environnementaux :

Ces impacts sont relativement limités même s'ils auraient une valeur symbolique importante. Les émissions des avions légers ou des ULM tractant des supports publicitaires sont en effet résiduelles par rapport par exemple au transport aérien. Elles sont estimées à 400 tonnes CO₂/an contre 23 millions de tonnes pour le secteur dans son ensemble. Il en est de même pour les pollutions visuelles, sonores et de l'air associées. Des impacts indirects sont également attendus en lien avec la moindre exposition du public à la publicité, mais là encore dans des proportions relativement faibles et dans l'hypothèse d'absence de report de ces opérations publicitaires vers d'autres médias.

Impacts économiques et sociaux :

Les acteurs les plus impactés seront des petites entreprises dont le modèle économique repose en partie seulement sur ces vols publicitaires, mais pour lesquelles cette activité peut néanmoins être essentielle à leur survie. En l'absence de données précises relatives à l'aviation publicitaire, il est estimé que les entreprises se livrant quasi exclusivement à cette activité sont peu nombreuses et que le nombre de vols publicitaires est limité et épisodique (événements, saisons touristiques). En 2013, il a été estimé que les activités de tractage de banderoles représentaient 10 000 heures de vol par an et de l'ordre du million d'euros de chiffre d'affaire publicitaire par an. Certains aéroclubs se livrant de manière occasionnelle à cette activité perdraient un moyen de financement non négligeable alors que certaines PME spécialisées dans ce secteur devraient cesser définitivement leur activité.

Impacts juridiques :

Le comité légistique a proposé de modifier le code de la consommation pour mettre en œuvre la mesure. Toutefois, en vertu de l'article L. 581-15 du code de l'environnement, la publicité dans les airs peut être interdite. Le législateur a renvoyé à un décret en Conseil d'Etat la définition des conditions de cette interdiction, ce qui peut inclure l'édiction d'une interdiction de la publicité diffusée au moyen d'une banderole tractée par un aéronef. Nonobstant ce cadre juridique clair et sécurisé, s'il était jugé nécessaire de conférer à la disposition une visibilité maximale, l'article L. 581-15 du code de l'environnement pourrait, le cas échéant, être complété en ce sens. S'agissant des sanctions possibles, le code de l'environnement prévoit déjà un arsenal juridique : l'infraction sera soumise à des sanctions pénales, l'article L. 581-34 du code de l'environnement prévoyant une amende de 7500 euros. Cette infraction pourrait également être sanctionnée par une amende administrative afin de rendre le dispositif plus efficace (article L.581-26 du code de l'environnement).

Annexe 2 : Liste des organisations participantes

- Association des 150
- Direction Générale Energie Climat
- Direction Générale de l'Aviation Civile
- Direction générale des Outre-Mer
- Direction générale des Collectivités locales (MTRCT)
- Association des départements de France
- Régions de France
- Fédération Nationale de l'Aviation Marchande
- Société Coopérative Agricole de la Région d'Arcis-sur-Aube
- Airlines for Europe
- Groupe ADP
- AIR CARAIBES
- Air France
- BAR
- Confédération française démocratique du travail
- Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres
- Syndicat CFTC
- Easyjet
- European Business aviation association
- Edeis
- Entreprises du voyage
- Fédération Française Aéronautique
- Fédération Nationale de l'Aviation Marchande
- Force Ouvrière
- MEDEF
- France Nature Environnement
- Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales
- Groupement des professionnels et industriels de l'Aviation Générale
- Greenpeace
- International Air Transport Association
- Réseau Action Climat
- Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes
- Syndicat National des Pilotes et Professionnels de l'Aviation Légère
- Union des Aéroports Français
- Vinci
- FNST CGT
- Union fédérale aériens FGTE CFDT
- UNSA Transport
- SNPL France ALPA
- Fédération de l'Équipement, de l'Environnement, des Transports et des Services FORCE OUVRIERE
- Sud Aérien
- Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile