ASSISES NATIONALES DU
TRANSPORT AÉRIEN
OBJECTIF PERFORMANCE !

PRÉSENTATION DE LA STRATÉGIE NATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN 2025

DOSSIER DE PRESSE - vendredi 8 mars 2019

CLÔTURE DES ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

SOMMAIRE

4 I Le transport aérien français en chiffres
6 I Le concept des Assises nationales du transport aérien
- **6 I** Pourquoi ?
- **6 I** Quand ?
- **6 I** Qui ?
- **7 I** Quels thèmes ?

8 I Une stratégie ambitieuse, un transport aérien de demain
- **8 I** Face aux défis environnementaux, un transport aérien durable
- **12 I** Face a une concurrence accrue, un transport aérien français plus performant
- **14 I** Face aux besoins de mobilité, des connexions aériennes complémentaires
- **18 I** Face aux évolutions et mutations, préparer le transport aérien aux défis de demian

20 I Le suivi du déploiement de la stratégie

ÉDITO

Lancées en mars 2018, les Assises nationales du transport aérien ont constitué une démarche inédite sur les enjeux et l'avenir du secteur.

Je souhaite remercier l'ensemble des acteurs de l'aviation civile pour le travail accompli au cours de ces Assises et saluer la mobilisation de tous pour conduire cette réflexion stratégique et globale.

Pendant plusieurs mois, 2 800 participants se sont impliqués au travers de plus de 50 événements, en traitant tous les sujets sans tabou, avec des débats francs et ouverts, selon une nouvelle approche, celle de la performance collective. Je tiens tout particulièrement à remercier les présidents de thèmes pour le travail qu'ils ont mené avec l'ensemble des professionnels, des associations et des syndicats.

Aujourd'hui, cette démarche se concrétise par la présentation de la Stratégie nationale du transport aérien, qui constitue là aussi une première.

Cette Stratégie nationale du transport aérien est portée par une vision, celle d'assurer un développement durable d'un transport aérien français performant au niveau mondial et un outil de connectivité pour chacun de nos territoires.

Elle constitue le résultat de la réflexion et des travaux collectifs pour inscrire la politique sectorielle du transport aérien commercial de passagers de notre pays sur le long terme en fixant un premier cap sur l'horizon 2025 et en inscrivant l'objectif d'une réflexion prospective en 2050

Madame Élisabeth Borne
Ministre chargée des Transports

LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS EN CHIFFRES

Les progrès de l'aviation civile au cours des décennies passées ont été spectaculaires. La France, l'un des berceaux de l'aviation, est aujourd'hui le deuxième pays aéronautique au monde. Ce secteur stratégique contribue fortement à son attractivité économique et touristique ainsi qu'au dynamisme de son économie. Le transport aérien est aussi un levier essentiel de mobilité pour l'ensemble de nos concitoyens, notamment en Outre-mer, et du désenclavement de nos territoires.

Paradoxalement, ce secteur de pointe, qui bénéficie d'un taux de croissance élevé, est fragile. Cette croissance, bien sûr bénéfique pour notre économie, ne doit pas occulter la question environnementale ni le déficit de compétitivité des compagnies aériennes françaises : malgré la hausse du trafic, le pavillon français a perdu 17 points de part de marché depuis 2000. À l'heure actuelle, il ne capte que 10% de la croissance annuelle du marché national.

L'AVIATION CIVILE QUI COMPTE DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

4,3% du PIB
90Md€ du chiffre d'affaires

CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

49Md€
1er contributeur au solde positif du commerce extérieur

LES PASSAGERS AÉRIENS

172 millions en 2018
x2 en **20 ans**

LES PASSAGERS AÉRIENS VOYAGENT POUR

50%
pour
les vacances

28%
pour motifs
professionnels

22%
pour retrouver
les proches

LE TRAFIC AÉRIEN

Plus de **3 millions** de vols contrôlés (dont **60%** de survols de notre territoire), avec des pointes à **11 000** vols par jour

Sources : DGAC – GIFAS – INSEE - 2017-2018

LES EMPLOIS

1 165 000
emplois

320 000
emplois directs

158 000 emplois
pour la construction aéronautique

72 000
navigants
professionnels

BIODIVERISTÉ EN AÉROPORTS

335 km² c'est la Superficie de prairie que représente l'ensemble des aéroports métropolitains, soit l'équivalent d'un grand parc naturel

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le trafic aérien intérieur représente **1,1%** des émissions totales de CO_2 de la France
et **2,8%** des émissions de CO_2 du secteur des Transports en France

2000 2017

Entre 2000 et 2017, le nombre de passagers a augmenté de **+54%**
Tandis que les émissions de CO_2 ont diminué de **-26%**

2000 CO_2 2017

En **30 ans** le bruit des avions à réaction a été réduit de plus de **20 décibels**

LE CONCEPT DES ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN

POURQUOI ?

Les Assises nationales du transport aérien ont permis sur la base d'un état des lieux le plus large possible de la situation du transport aérien et partagé avec l'ensemble de la profession, d'examiner le sujet de la compétitivité sous un angle nouveau : celui de la performance collective.

QUAND ?

La phase des travaux des Assises a duré six mois, du 20 mars au 4 octobre 2018. Puis, un travail d'analyse et de réflexion, ainsi qu'un travail interministériel ont été menés pour élaborer la Stratégie nationale du transport aérien d'octobre 2018 à février 2019.

QUI ?

Les Assises ont associé l'ensemble des acteurs du secteur aérien : compagnies aériennes, aéroports, constructeurs, fédérations, associations, organisations professionnelles, élus et administrations, réunis dans l'optique de dialoguer pour partager des analyses, pour confronter des idées et pour aboutir à des propositions en vue de l'amélioration de la performance globale du transport aérien.

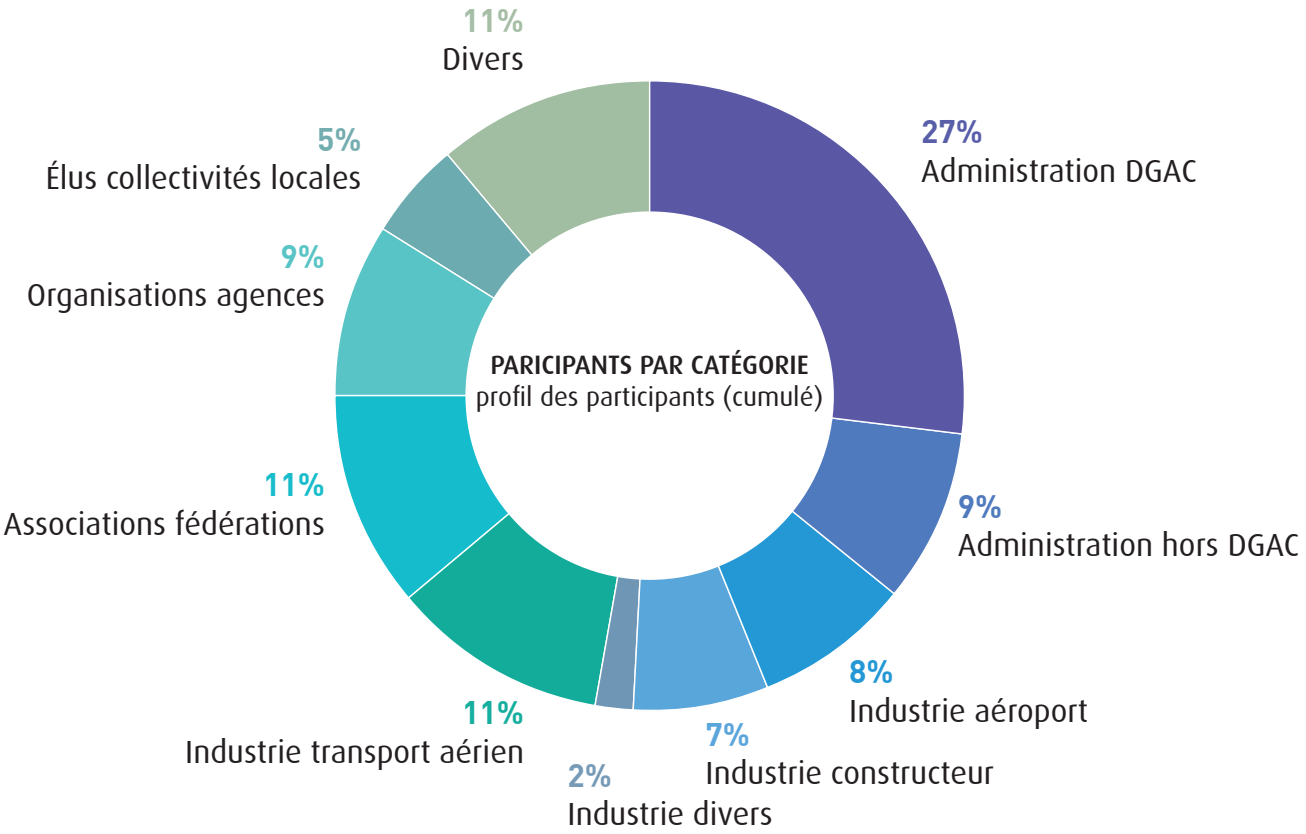
QUELQUES CHIFFRES CLÉS

2 800 participants

Près de **200 heures** de débat

13 groupes de travail (37 réunions)

14 colloques



Une plateforme participative a aussi permis aux acteurs du secteur aérien d'apporter librement leur contribution d'idées via des cahiers d'acteur et au grand public de s'exprimer sur les thématiques proposées.
https://www.assisesdutransportaerien.gouv.fr/
• 9 169 visiteurs uniques ;
• 380 711 pages vues.
Ces contributions citoyennes issues de la consultation en ligne sont venues ainsi abonder la réflexion engagée lors de ces Assises pour bâtir une nouvelle Stratégie nationale du transport aérien français.

QUELS THÈMES ?

La performance collective a constitué le fil rouge de ces Assises, et a été déclinée en cinq thèmes :

performance économique

performance environnementale

performance sociale

performance au service des territoires

performance et innovations au service des passagers

Pour chacun de ces thèmes, les travaux ont été coordonnés par des présidents indépendants.

UNE STRATÉGIE POUR CONSTRUIRE LE TRANSPORT AÉRIEN DE DEMAIN

La Stratégie nationale du transport aérien (SNTA) constitue le résultat de la réflexion collective menée dans le cadre des Assises.
En projetant l'action sur les années à venir, cette stratégie intègre les changements profonds qu'ont déjà connus les transports et notre mobilité tout en préparant notre transport aérien aux changements à venir. Ceux-ci sont en effet appelés à s'accélérer dans les prochaines années, sous l'effet notamment de la croissance du trafic, des progrès technologiques et de la révolution numérique.

L'attractivité et la compétitivité du transport aérien français ainsi que les préoccupations économiques de ses différents acteurs s'intègrent par ailleurs à de multiples enjeux notamment en matière d'environnement, de désenclavement des territoires et de continuité territoriale, de maillage aéroportuaire, de sûreté, d'emploi, de facilitation du parcours du passager, de dialogue social ou encore de simplification administrative et opérationnelle.
Pour faire face à tous ces enjeux, et sur la base des travaux des Assises nationales du transport aérien, le Gouvernement a souhaité inscrire son action sur le temps long et partager ses orientations et objectifs avec l'ensemble des acteurs du secteur, en adoptant la première Stratégie nationale du transport aérien à l'horizon 2025.

Portée par la vision ambitieuse, d'« assurer le développement durable d'un transport aérien français performant au niveau mondial, et outil de connectivité pour chacun de nos territoires », la stratégie se décline en 4 axes stratégiques :
- **n°1 :** participer pleinement à la transition écologique et assurer un développement durable de l'aviation dans notre pays et dans le monde ;
- **n°2 :** assurer les conditions favorisant la performance du transport aérien français ;
- **n°3** : connecter efficacement nos territoires aux flux du trafic aérien ;
- **n°4** : préparer le transport aérien de demain.

1/ FACE AUX DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX, UN TRANSPORT AÉRIEN DURABLE

LES ENJEUX

Le trafic aérien intérieur représente 1,1% des émissions de la France et 2,8% des émissions de CO_2 du secteur des Transports en France. L'urgence écologique, dans un contexte de forte croissance du transport aérien mondial, impose d'accélérer la transition écologique et énergétique déjà amorcée et d'œuvrer ainsi à un développement durable du transport aérien français.

LA RÉPONSE STRATÉGIQUE

La SNTA inscrit les actions françaises dans un cadre mondial en vue d'une croissance neutre en carbone du secteur de l'aviation en 2020, en lien avec l'atteinte des objectifs climatiques européens. Au niveau national, la SNTA s'insère dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et la Stratégie nationale bas-carbone (SNCB).

Elle prévoit :
- d'accélérer la décarbonation du transport aérien ;
- des actions en faveur d'une maîtrise des impacts en matière de bruit et de qualité de l'air autour des plateformes aéroportuaires ;
- d'améliorer les interactions entre les différentes parties prenantes notamment par le biais d'une meilleure circulation de l'information et par la promotion des engagements volontaires de l'ensemble des parties prenantes en faveur de l'environnement ;
- de préserver et de promouvoir la biodiversité sur les plateformes aéroportuaires françaises ;
- d'accompagner l'émergence de nouveaux enjeux environnementaux tels que l'adaptation au changement climatique des infrastructures du transport aérien ou le soutien au développement d'une filière de recyclage des aéronefs.

LES PREMIÈRES MESURES DU GOUVERNEMENT EN 2019

POURSUIVRE SON SOUTIEN À L'INNOVATION DE RUPTURE DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

L'État sanctuarise son soutien à l'innovation à hauteur de 135 millions d'euros par an sur cinq ans, dans le cadre du Grand plan d'investissement, pour construire les avions et la technologie de demain.

Le Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC) a établi une nouvelle feuille de route technologique afin de 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. Le CORAC déploie 3 grands axes de recherche : l'avion à énergie optimisée, l'avion autonome et connecté, et de nouvelles méthodes de développement et de production.

La feuille de route du CORAC a pour ambition de synchroniser les efforts de la filière pour préparer la prochaine génération d'aéronefs (entrée en service 2025-2030) et des aéronefs en rupture (au-delà de 2030) avec de nouvelles configurations et de nouveaux usages. http://aerorecherchecorac.com/programme/

UNE FEUILLE DE ROUTE SUR LA BIODIVERSITÉ

Cette feuille de route définira un cadre d'actions et les moyens à mettre en œuvre afin de mieux prendre en compte la protection et la valorisation de la biodiversité aéroportuaire. Déclinée en plusieurs axes d'actions, elle s'adressera aux services de la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), aux aéroports, aux compagnies aériennes et également aux usagers du transport aérien. Elle 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 actions concrètes du Plan national pour la biodiversité.

UNE FEUILLE DE ROUTE SUR LES BIOCARBURANTS AÉRONAUTIQUES DURABLES

Cette feuille de route précisera l'ambition et la stratégie française en matière de biocarburants aéronautiques durables. Ces travaux s'inscrivent en cohérence avec la SNBC et sont 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 signée en décembre 2017.

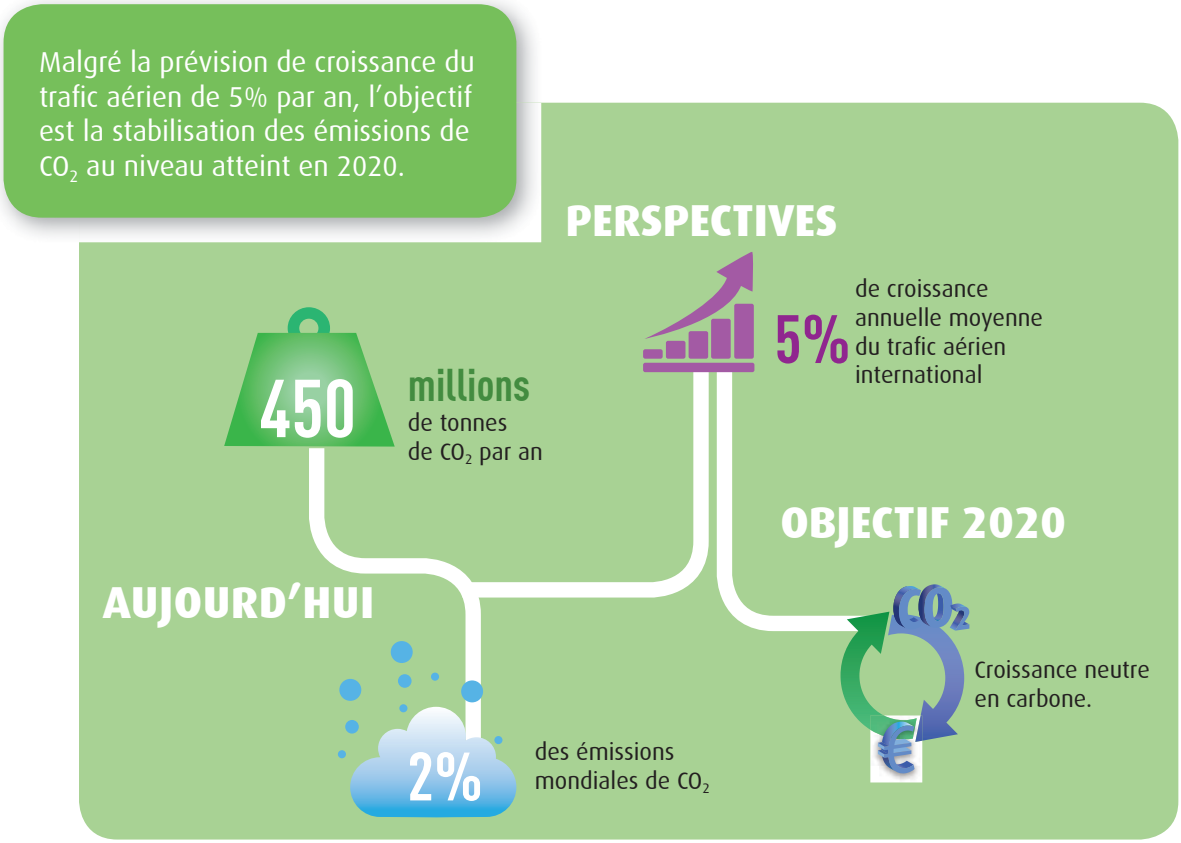
2020 : UNE CROISSANCE NEUTRE EN CARBONE

L'aviation civile internationale est le premier secteur économique à se doter d'un dispositif mondial, universel et contraignant, maîtrisant ses émissions de CO_2.

Dès le 6 octobre 2016, en parallèle de la COP 21, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ses 191 États membres dont la France, ont adopté une résolution historique créant 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)").

L'objectif est de maintenir les émissions nettes mondiales de carbone de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020 (objectif de « Croissance Neutre en Carbone »).

Avec CORSIA, les compagnies aériennes compenseront leurs émissions par l'acquisition d'unités de compensation d'émission afin de financer des projets de réduction ou de capture de carbone.



Ce mécanisme s'inscrit dans le « panier de mesures » adopté par l'OACI et qui se décline en quatre leviers d'actions :

1 l'amélioration de la performance énergétique des aéronefs ;

2 l'optimisation des procédures opérationnelles (gestion de la circulation aérienne) conduisant à réduire la consommation de carburant ;

3 le développement des biocarburants durables pour les aéronefs ;

4 la mise en place de mesures économiques fondées sur le marché.

Avec la SNTA, le Gouvernement inscrit son action en plein soutien à cet objectif de croissance neutre en carbone.

JE SUIS RIVERAIN D'AÉROPORT, QU'EST-CE QUE LA SNTA VA CHANGER POUR MOI ?

AMÉLIORATION DU DISPOSITIF D'AIDE À L'INSONORISATION

Une hausse des recettes de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) réduira de 5 ans le délai nécessaire pour insonoriser les locaux identifiés autour des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget.

En complément, un travail sur l'assouplissement du critère d'antériorité pour l'attribution de l'aide à l'insonorisation sera engagé en vue d'augmenter le nombre de bénéficiaires.

BRUIT : UN MEILLEUR ACCÈS À L'INFORMATION POUR LES RIVERAINS

Par la création d'un site en ligne pour visualiser les conditions de survol de la métropole

Lancé par la direction des services de la Navigation aérienne (DSNA) de la DGAC dans le cadre des Assises, un site interactif de visualisation des conditions de survol de l'ensemble des communes de la métropole sera mis à disposition du grand public en 2020. Cet outil renforcera le dialogue avec les riverains et permettra la visualisation et l'analyse de la circulation aérienne.

Par une refonte de l'article R 227-7 du code de l'aviation civile relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne.

Cette modification réglementaire assurera une meilleure cohérence lors de la consultation des communes, afin de cibler celles qui vont connaître des modifications significatives de leurs conditions de survol et, d'autre part, de prendre en compte la diversité du trafic des flux modifiés. Ces changements amélioreront l'information délivrée aux communes et aux riverains nouvellement survolés, ou survolés de façon différente.

Par une amélioration de l'information des nouveaux arrivants dans les plans d'exposition au bruit (PEB).

Ce renforcement du dispositif juridique applicable à l'information des nouveaux arrivants (locataires et acquéreurs) dans les PEB sera introduit dans le projet de loi d'orientation des mobilités en cours de discussion au Parlement.

RÉDUIRE LE BRUIT GRÂCE À DE NOUVELLES MESURES OPÉRATIONNELLES DE NAVIGATION AÉRIENNE

En matière de procédures de navigation aérienne, des avancées concrètes ont été réalisées notamment sur les aéroports de Bordeaux et Marseille, sont à l'étude sur ceux de Cannes et Ajaccio, basées sur les dernières technologies disponibles. Un projet majeur a été lancé visant à la généralisation des descentes continues à Paris-CDG, à l'horizon 2023, qui permettra aux avions d'optimiser leurs descentes, en évitant les phases de vol en palier, ouvrant ainsi la perspective d'une réduction des nuisances sonores et de la consommation, avec l'objectif d'un moindre survol des zones les plus peuplées.

UNE INFORMATION PLUS COMPLÈTE ET PLUS ACCESSIBLE SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Des inventaires d'émissions des polluants et des gaz à effet de serre plus complets et plus précis seront établis et mieux diffusés en renforçant notamment la coopération avec les Associations agréées surveillance qualité de l'air (AASQA).

2/ FACE À UNE CONCURRENCE ACCRUE, UN TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS PLUS PERFORMANT

LES ENJEUX

Le diagnostic économique du transport aérien en France est contrasté : si la reprise du trafic est relativement vigoureuse depuis quelques années, le pavillon français n'a que trop peu bénéficié de cette tendance. De plus, l'attractivité des aéroports régionaux pour nos transporteurs aériens, si elle s'est indéniablement renforcée ces dernières années, n'exprime clairement pas encore tout le potentiel qui pourrait être le sien ; la part de trafic des compagnies à bas coûts sur le marché français illustre cette situation.

Il est estimé qu'un million de passagers supplémentaires génère la création de 1 200 à 1 400 emplois pérennes 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. L'enjeu économique du transport aérien pour notre pays, notamment sur le terrain de l'emploi, amène le Gouvernement à œuvrer à une plus grande performance du transport aérien français.

LA RÉPONSE STRATÉGIQUE

La SNTA fixe 4 objectifs pour améliorer la performance du transport aérien français :

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 et européenne de soutien aux opérateurs français ;
4. mieux réglementer pour alléger la charge administrative sur nos opérateurs.

LES PREMIÈRES MESURES DU GOUVERNEMENT EN 2019

DÉPLOIEMENT D'UN OBSERVATOIRE DES COÛTS DE TOUCHÉE POUR MESURER LA COMPÉTITIVITÉ DE NOS AÉROPORTS

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 des plates-formes aéroportuaires françaises, en comparaison de leurs homologues européennes.
L'objectif est de mieux comprendre les facteurs compétitifs liés à la fiscalité et aux coûts des aéroports et des services terminaux de navigation aérienne (redevances aéroportuaires et de navigation aérienne). L'autre objectif est de situer le positionnement concurrentiel des aéroports métropolitains, par rapport à leurs homologues européens. L'analyse de l'attractivité comparative de nos aéroports nationaux appréhendera la problématique des ouvertures et des fermetures des lignes et des bases aériennes.

AMÉNAGEMENT DE LA TAXE D'AÉROPORT (TAP) POUR UNE BAISSE DE CHARGE DE 118 M€ AU PROFIT DES COMPAGNIES OPÉRANT EN FRANCE

Cet aménagement de la TAP est d'ores et déjà inscrit dans la loi de finances pour 2019 adoptée fin 2018. Il prévoit à la fois une réduction de la charge pesant sur les passagers en correspondance sur des plates-formes françaises, notamment celles de Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon Saint-Exupéry et les principaux aéroports situés en Outre-mer, et une prise en charge par les exploitants des plus grands aéroports de 6% des coûts des missions de sécurité et de sûreté aéroportuaires lorsque ceux-ci dépassent un certain seuil. Ceci réduira d'autant la charge pesant sur les compagnies aériennes, donc le passager, en diminuant le tarif de la TAP qui leur est applicable. La baisse de charge correspondante (68 M€) s'ajoutera à la baisse au 1er avril 2018 du tarif de la majoration de TAP sur l'ensemble des aéroports français et des tarifs de la TAP sur les grands aéroports régionaux d'un montant de 50 M€.

RÉFORME DE L'AUTORITÉ DE SUPERVISION INDÉPENDANTE (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 chaque année plus de cinq millions de passagers 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 un maillon indispensable dans l'équilibre des relations entre les acteurs et participe à préserver la compétitivité du transport aérien, dans le respect des intérêts de chaque acteur économique.
L'ambition est de renforcer son indépendance et ses pouvoirs de régulation aéroportuaire par ordonnance.

ALLÉGEMENT DES CONTRAINTES ADMINISTRATIVES ET OPÉRATIONNELLES POUR NOS ENTREPRISES

Le Gouvernement a pour objectif de faciliter le quotidien des entreprises du transport aérien en simplifiant autant que possible leurs démarches et les procédures associées. Les travaux des Assises ont à cet égard permis d'identifier une cinquantaine de mesures qui sont d'ores et déjà déployées ou qui seront prochainement mises en chantier pour améliorer la qualité des services rendus, en particulier par la DGAC. À titre d'exemple :

allégement des démarches administratives :
La DGAC accélérera l'évolution de ses services vers une administration numérique dans l'esprit du programme Action publique 2022 pour offrir un levier effectif de simplification et d'efficience pour les opérateurs aériens. Elle déploiera notamment un nouveau portail de paiement des taxes aéronautiques en ligne pour les compagnies volontaires.

simplification opérationnelle de la surveillance de la sécurité aérienne :
Dans le domaine de la sécurité, la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) et l'Organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC) amélioreront le traitement des demandes des compagnies aériennes qu'ils certifient et surveillent par :

- l'optimisation de leur organisation dans les missions d'expertise, de contrôles et de délivrance des autorisations :
  - un meilleur suivi du traitement des demandes d'autorisations ;
  - la mise en place de guichets uniques au bénéfice des exploitants ayant divers types d'activités ;

- la mise en œuvre de l'agilité de fonctionnement au sein des équipes de la DSAC et d'OSAC ;
- et la dématérialisation des procédures et des échanges avec les opérateurs.

Dans le domaine aéroportuaire, l'agrément de pompier d'aérodrome sera simplifié, notamment en lui donnant une portée nationale et non plus simplement locale. Une évolution du cadre réglementaire des conditions de maintenance du balisage lumineux pour renforcer la sécurité des intervenants et la sécurité juridique des employeurs sera par ailleurs mise en œuvre.

dans le domaine de la sûreté :

La formation des agents de sûreté fera l'objet d'une refonte en vue de la rendre plus opérationnelle, plus individualisée et plus facile à mettre en œuvre par les différents opérateurs. Ce chantier de refonte concernera les formations initiales et périodiques et associera les acteurs du transport aérien.

CRÉATION D'UN CADRE SOCIAL DYNAMIQUE POUR NOS ENTREPRISES

L'État accompagnera les partenaires sociaux dans la mise en place des instruments nécessaires :

- conclusion d'un Engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC) pour la branche du transport aérien afin de répondre au défi de l'emploi et des compétences qui se profile : 25% des effectifs du secteur aérien partira en retraite d'ici une dizaine d'années et un besoin de recrutement net de 22 000 emplois à l'horizon 2030 se fait jour dans tous les domaines d'activité ;
- proposition de négociation d'une convention collective couvrant le secteur aérien. Plus de 100 000 salariés travaillent en effet 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 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 plaçant nos entreprises sur un socle social homogène. Elle 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.

RENFORCEMENT DES ACTIONS DE CONTRÔLE ET DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE

La DGAC sera chargée de mettre en œuvre les moyens et les dispositifs afin de mieux repérer les fraudeurs et de renforcer la collaboration des services pour les contrôles. Ses effectifs seront renforcés à cette fin.

3/ FACE AUX BESOINS DE MOBILITÉ, DES CONNEXIONS AÉRIENNES COMPLÉMENTAIRES

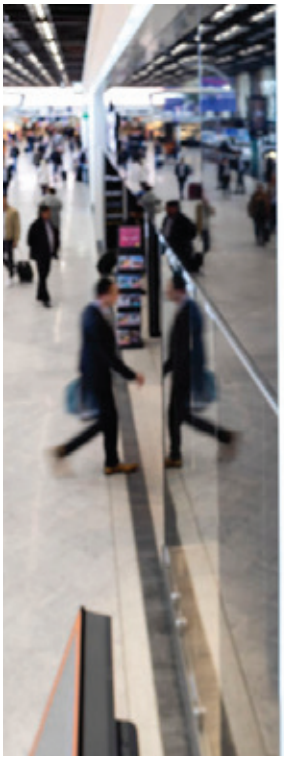
LES ENJEUX

Le transport aérien est un outil de mobilité pour les populations et de développement des territoires concernés. Le transport aérien doit néanmoins pouvoir se penser dans une approche intermodale. Le développement du TGV et des grandes lignes ferroviaires a en effet beaucoup réduit la part de l'aviation sur les liaisons entre les métropoles et Paris. L'aérien n'en demeure pas moins pertinent pour les liaisons internationales desservant Paris et les grandes métropoles nationales, les lignes transversales ou le développement touristique. Il permet, le cas échant, le désenclavement de certains territoires. Pour les territoires ultra-marins, le transport aérien est également le garant de la continuité territoriale et un levier pour mieux connecter chacun de ces territoires à leur environnement régional.

Outil de mobilité au service des territoires, le transport aérien doit dès lors apporter la connectivité qui répond au mieux aux besoins des passagers et de ces territoires. Des liaisons directes et fluides, les plus à mêmes de maximiser les effets positifs pour les voyageurs, les opérateurs et les territoires, sont en particulier une approche à privilégier pour répondre à ces besoins. Ces déplacements doivent également pouvoir se faire en toute sûreté, dans un contexte de menace terroriste particulièrement marquée et évolutive pour notre pays ces dernières années.

LA RÉPONSE STRATÉGIQUE

En faisant de la desserte des territoires une de ses composantes essentielles, la SNTA affirme le caractère stratégique du transport aérien pour notre pays en tant que vecteur de mobilité pertinent au service des territoires. L'État agira dans ce domaine en partenariat étroit avec les collectivités territoriales. La loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (dite « loi NOTRe »), promulguée le 7 août 2015 a en effet tout particulièrement désigné les régions cheffes de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique. Celles-ci ont donc naturellement vocation à s'associer à toute politique de développement du transport aérien en co-construisant des politiques aéroportuaires et des liaisons d'aménagement du territoire équilibrées



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.

LES PREMIÈRES MESURES DU GOUVERNEMENT EN 2019

UN FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE DE 15 M€ POUR LES LIGNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (LAT)

Ces LAT sont un outil essentiel au développement économique et à la connectivité des territoires enclavés. Ceux-ci 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. Les LAT constituent 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. Dès la fin 2018, l'État a décidé de financer à nouveau les liaisons Tarbes-Paris et Agen-Paris. Le 13 février 2019, des conventions de délégations de service public ont été signées pour les liaisons entre Limoges et Paris et Limoges et Lyon. Ce sont les premiers effets de l'engagement du Gouvernement.

DÉLÉGUER AUX COLLECTIVITÉS INTÉRESSÉES, LA POSSIBLE CONNEXION DIRECTE VERS DES VILLES EUROPÉENNES

Depuis 2008, des règles communes européennes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté donnent la possibilité aux États d'imposer des Obligations de service public (OSP) sur une liaison entre un aéroport européen et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire, ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire. Ces OSP peuvent être accompagnées de l'octroi à un transporteur, sélectionné après appel d'offres, de l'exclusivité de l'exploitation de la ligne et d'une compensation financière du déficit encouru dans le cadre de cette exploitation.

L'État peut déléguer à une collectivité territoriale ou à une autre personne publique intéressée l'ayant demandé, tout ou partie de l'organisation des services de transport aérien sur une liaison soumise à OSP. Cette délégation est toutefois limitée actuellement aux seuls services intérieurs au territoire français. L'État est donc aujourd'hui le seul à pouvoir organiser des services sur des liaisons aériennes desservant un autre État membre de l'Union européenne.

À l'occasion des Assises du transport aérien, plusieurs collectivités locales ou régions, ainsi que l'Union des aéroports français (UAF), ont fait part de leur souhait que les collectivités territoriales ou toute autre personne publique intéressée, puissent se voir déléguer la possibilité d'organiser ces liaisons européennes, au départ de leur territoire. Une telle délégation ne préjuge en rien de la participation de l'État au financement de ces liaisons.

Afin de renforcer les outils de connectivité au service des territoires, la possibilité de délégation sera en conséquence étendue aux liaisons internationales européennes. Cette mesure nécessitant un vecteur législatif pour modifier le code des transports, le Gouvernement insèrera une disposition idoine dans le projet de loi d'orientation des mobilités.

AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DES TERRITOIRES À L'INTERNATIONAL

D'ores et déjà des négociations aéronautiques bilatérales conduites avec la Chine, la Russie et l'Inde ont permis d'aboutir à une augmentation du nombre de points sur le territoire pouvant être desservis pour des liaisons avec ces pays. D'autres négociations sont prévues dans lesquelles le développement des routes régionales sera systématiquement mis à l'ordre du jour des discussions.

Afin de permettre une parfaite prise en compte des enjeux pour les aéroports régionaux, ces négociations seront désormais préparées en association étroite avec les régions au moyen de réunions périodiques avec « Régions de France ». Les aéroports (parisiens, régionaux et d'outre-mer) étaient quant à eux déjà associés à la préparation des négociations.

SOUTENIR LES RÉGIONS SOUHAITANT DÉPLOYER DES STRATÉGIES AÉROPORTUAIRES

On dénombre sur le territoire français 550 aérodromes dont 460 dans l'hexagone. Ils 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 et sécurité civile. Certaines régions ont souhaité mettre en place des stratégies aéroportuaires auxquelles l'État apportera son plein soutien :

- en clarifiant la répartition des compétences entre l'État et les collectivités : une note et un « guide méthodologique en matière d'exploitation des aérodromes et d'organisation des services de transport aérien public » seront élaborés à destination des collectivités locales ;
- en accompagnant les évolutions de la gouvernance sur les grands aéroports d'État lorsque, par exemple, la Région souhaite augmenter sa part au capital de l'exploitant aéroportuaire.

Pour l'Outre-mer, les premières mesures du Gouvernement en 2019

Le Livre bleu des Outre-mer de juin 2018 définit la politique du gouvernement sur le quinquennat. Le transport aérien tient une place importante dans cette politique au profit de nos territoires ultra-marins et les Assises nationales du transport aérien ont pleinement intégré ce sujet dans les travaux sur la performance au service des territoires. Avec la SNTA, le rôle du transport aérien comme outil de connectivité pour les territoires ultra-marins est encore renforcé.

Outre la qualité des liaisons aériennes avec la France continentale, l'État veillera en effet dans ce cadre 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.

MISE EN PLACE D'UNE CONFÉRENCE PÉRIODIQUE DE CONSULTATION PAR BASSIN SUR LES SUJETS D'ATTRACTIVITÉ ET DE CONNECTIVITÉ AÉRIENNE

Une fois par an, cette conférence réunira, par bassin (Antilles-Guyane d'une part et Océan Indien d'autre part), les acteurs en mesure de partager un diagnostic et de proposer des orientations afin d'améliorer l'attractivité du bassin concerné grâce notamment à une meilleure connectivité aérienne du territoire. Cette conférence se tiendra sous la double présidence du préfet et de la collectivité organisatrice. Elle réunira, outre les différents services de préfecture concernés dont les services en charge de l'aérien, les instances représentatives du tourisme, les collectivités territoriales, les CCI et les acteurs socio-économiques (dont les aéroports et les compagnies aériennes) et leurs représentants, ainsi que les agences concernées de l'Agence Française de Développement.

LANCEMENT D'UNE ÉTUDE POUR LA MISE EN PLACE D'OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC (OSP) POUR MOTIF DE SANTÉ PUBLIQUE, ENTRE MAYOTTE ET LA RÉUNION ET ENTRE MAYOTTE ET PARIS

Aujourd'hui 90 % des évacuations sanitaires au départ du territoire de Mayotte sont à destination de La Réunion et 10 % de la métropole. Ces évacuations ne sont pas couvertes par des obligations de service public et sont donc parfois confrontées aux contraintes d'exploitation de l'opérateur. La DGAC, en lien avec la direction générale des Outre-mer et l'Agence régionale de santé, travaillera à la mise en place d'obligations de service public adaptées aux besoins du territoire de Mayotte.

FAVORISER LA STRUCTURATION DE FILIÈRES AÉRONAUTIQUES DANS LES TERRITOIRES ULTRA-MARINS

Une initiative est d'ores et déjà en cours à la Réunion pour la structuration d'une filière aéronautique visant à accompagner le développement des activités aéronautiques (52 entreprises, 2000 emplois autour de 5 secteurs d'activité à La Réunion : compagnies aériennes, auxiliaires de transport, hélicoptéristes, ULM et drones). L'objectif est de faciliter l'accès aux ressources financières et d'optimiser la gestion des compétences humaines. L'intérêt de la zone Antilles-Guyane pour une structuration du même type est légitime et un diagnostic pour identifier la filière aéronautique (secteurs d'activité, entreprises actives) sera lancé afin d'élaborer la feuille de route la plus adaptée.

METTRE EN PLACE, POUR L'ARC ANTILLAIS, UNE INSTANCE D'ÉCHANGES TECHNIQUES AVEC LES AUTORITÉS AÉRONAUTIQUES VOISINES

Lancé en août 2014 sous l'égide des Chefs d'État membres de la Commission de l'océan indien (COI) (France, Madagascar, Maurice, Seychelles, Comores), un comité aviation civile de la COI réunit aujourd'hui les autorités des aviations civiles des pays membres. Sous la présidence du Directeur général de l'aviation civile malgache, ce comité fonctionne de manière souple et technique et permet de renforcer les liens aéronautiques entre les îles du sud-ouest de l'Océan Indien. Ce comité a joué un rôle déterminant pour la convergence règlementaire pour la sécurité de l'aviation civile et pour des actions de coopération-formation en matière de sûreté et de sécurité. L'objectif du Gouvernement est de mettre en place une instance similaire pour l'arc antillais (Antilles-Guyane), qui pourra s'inspirer des discussions qui prennent place avec l'Eastern Caribean Civil Aviation Authority (ECCAA), émanation des pays de l'Organisation of Eastern Caribbean States (OECS) en charge des questions de sûreté et de sécurité.

UN VISA UNIQUE POUR LES RESSORTISSANTS ÉTRANGERS À DESTINATION DE LA MÉTROPOLE ET SOUHAITANT REJOINDRE L'OUTRE-MER

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.

Une modification réglementaire dispensera désormais dans ce cadre de visa DOM et COM les titulaires de visas Schengen des nationalités suivantes : Afrique du Sud, Arabie Saoudite, Bahreïn, Biélorussie, Chine, Inde, Indonésie, Koweït, Oman, Qatar, Russie et Thaïlande. Cette mesure favorisera le développement touristique des territoires ultra-marins en permettant notamment des circuits associant visite en métropole et dans les territoires ultra-marins concernés grâce aux liaisons aériennes existantes.

4/ FACE AUX ÉVOLUTIONS ET MUTATIONS DU TRANSPORT AÉRIEN, LES DÉFIS DE DEMAIN

LES ENJEUX

En 2017, la barre des 4 milliards de passagers à l'échelle mondiale sur des vols réguliers a été franchie pour la première fois dans l'histoire de l'aviation. Il est attendu un doublement du nombre de passagers au niveau mondial d'ici 2034. Ces chiffres montrent la dynamique du trafic aérien à l'échelle mondiale qui implique une augmentation tant des flux de navigation aérienne que du nombre de passagers aériens dans les années à venir.
Dans le même temps, le secteur aérien connait une mutation profonde, à l'instar d'autres secteurs industriels, sous l'effet des progrès technologiques, de la révolution numérique et de la digitalisation de l'économie. Ces évolutions placent le secteur à l'aube d'une nouvelle révolution industrielle, porteuse de ruptures profondes qu'il convient à la fois d'identifier et d'accompagner sur le temps long.

LA RÉPONSE STRATÉGIQUE

Afin de préparer le transport aérien de demain, la SNTA 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 cyber-menaces sur le transport aérien ;
4 mener une politique d'assistance et de coopération auprès des États membres de l'OACI qui en font la demande ;
5 lancer une réflexion prospective sur les évolutions du transport aérien à l'horizon 2050.

LES PREMIÈRES MESURES DU GOUVERNEMENT EN 2019

LANCEMENT DU PROGRAMME « VISION SÛRETÉ 2 »

Ce programme a l'ambition d'encourager l'amélioration du niveau de sûreté et la qualité de service tout en préservant la compétitivité des acteurs opérant en France par une maîtrise des coûts. Si la première phase du programme Vision Sûreté, lancée en 2014 pour 3 ans, portait sur le contrôle des passagers et de leurs bagages de cabine, cette seconde phase se veut plus large. Les projets opérationnels exploreront ainsi des solutions innovantes dans les domaines du contrôle des bagages de soute, du contrôle du fret et du courrier, mais également du contrôle des personnels.

RENFORCEMENT DES MOYENS DE LUTTE CONTRE LA MENACE TERRORISTE DANS L'AÉRIEN

Rattaché au Service technique de l'aviation civile (STAC), un nouveau laboratoire implanté à Biscarosse (Sud-Ouest) permettra d'évaluer les technologies de détection des explosifs artisanaux et faire ainsi face à une menace terroriste en constante évolution. Il représente un investissement total de 7 M€, dont 2 M€ pris en charge par le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN).

INSTALLATION DU CONSEIL POUR LA CYBER SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN (CCTA)

Le secteur aéronautique doit 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 « cyberattaques ». Avec l'installation du CCTA, le Gouvernement démontre sa volonté d'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 est confiée au Directeur général de l'Aviation civile.
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 :

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

INNOVER AU SERVICE DES PASSAGERS

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

- facilitant les projets innovants par une plus grande ouverture des données de l'État dans le domaine du transport aérien ;
- participant, dans le cadre en particulier 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.

JE SUIS PASSAGER AÉRIEN, QU'EST-CE QUE LA STRATÉGIE VA CHANGER POUR MOI ?

UN PARCOURS PASSAGER PLUS FLUIDE

La SNTA vise à offrir un parcours fluide et sécuritaire aux passagers du transport aérien dans un contexte d'augmentation des flux et de permanence de la menace terroriste. Depuis le 1er janvier 2018, le Gouvernement s'est notamment fixé comme objectif de réduire l'attente au passage aux frontières dans les aéroports, avec des délais inférieurs à 30 minutes pour les passagers Schengen et à 45 minutes pour les autres. Cet effort sera renforcé dans le cadre de la SNTA avec des mesures immédiatement opérationnelles :

Par une adaptation des contrôles frontaliers relatifs à l'Outre-mer avec un alignement des conditions de contrôle vers Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon sur ceux des DOM :
dans la mesure où les territoires ultra-marins sont exclus des dispositions du code frontières Schengen, la frontière extérieure de l'UE est nécessairement située sur le territoire métropolitain. Ceci implique, en principe, un double contrôle, car il s'applique à la fois à la sortie de la métropole et à l'entrée en Outre-mer (et inversement). Néanmoins, s'agissant de la liaison dans le sens métropole-Outre-mer, le contrôle au départ et le contrôle à l'arrivée ont pu être fusionnés pour les départements et régions d'Outre-mer en 2010. Cette fusion s'applique désormais pour Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Par la validation de l'utilisation des sas PARAFE par les mineurs à partir de 12 ans, uniquement dans le sens des contrôles d'entrées :
les sas PARAFE, proposés dans certains aéroports français permettent un passage automatisé aux frontières. Après inscription, ou sans pour les porteurs de passeports biométriques qui sont désormais les plus nombreux, ils permettent de passer les frontières plus rapidement et de manière autonome grâce aux données biométriques présentes dans la puce électronique du passeport. L'accès à ces sas PARAFE par les mineurs à partir de 12 ans facilitera l'usage de ce service par les familles et fluidifiera les flux de voyageurs lors du contrôle aux frontières.

Par la mise en œuvre d'un système de contrôle anticipé en amont des passagers frontaliers (« pré-contrôle ») :
ce nouveau dispositif du ministère de l'Intérieur devrait permettre à terme aux passagers de procéder à un certain nombre d'opérations d'enregistrement et de vérification, de manière autonome et préalable au contrôle frontalier, afin de fluidifier le circuit passager.
Sur le plus long terme, les services de l'État (Intérieur, Douanes et DGAC) en lien avec les aéroports et les compagnies aériennes, structureront leur coopération en faveur de la facilitation du passage aux frontières dans le cadre d'un groupe de contact mis en place dans la continuité des Assises.
Ce groupe de contact a d'ores et déjà permis la réouverture des services aériens intra-Schengen pour l'aéroport de Toulouse Francazal et la création d'un groupe technique sur le futur dispositif « pré-contrôle ». La SNTA vise également à encourager le développement de nouveaux services aux passagers pour faciliter par exemple l'éco-mobilité des passagers à destination des aéroports.

PROSPECTIVE HORIZON 2050
Une réflexion prospective sur l'horizon 2050 sera engagée sous le pilotage de la DGAC. Cette réflexion préparera la stratégie au-delà de l'horizon 2025.

LE SUIVI DU DÉPLOIEMENT DE LA STRATÉGIE

Le Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC) se voit confier la mission du suivi continu de la mise en œuvre de la Stratégie nationale du transport aérien (SNTA).

Le CSAC a été institué par le décret n°2010-248 du 10 mars 2010. Placé sous l'autorité du ministre chargé des Transports, 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 aérodromes 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 2016 suivi d'un colloque en février 2017.

Retrouvez en ligne la Stratégie nationale du transport aérien
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/strategie-nationale-du-transport-aerien

ASSISES NATIONALES DU
TRANSPORT AÉRIEN
OBJECTIF PERFORMANCE !

www.assisesdutransportaerien.gouv.fr
#AssisesAerien

Édition : ministère chargé des Transports
Photographes : © Roland SETRE , ADP - JM Jouanneaux, Sylvain Cambon, Gwen Le Bras, Zoo Studio pour Aéroports de Paris SA, Shutterstock