

Conclusions de la FNAUT : la politique souhaitable de l'Etat et des collectivités territoriales

La FNAUT demande une profonde révision de la politique de transport aérien : le transport aérien ne doit pas être développé mais au contraire maîtrisé afin de limiter son impact environnemental et financier.

1. La politique aéronautique

Nuisances aériennes

Il faut renforcer les règlements sur les horaires des vols et les procédures de navigation (couvre-feu, descente continue...) comme le réclament les associations de riverains des grands aéroports, afin de réduire le bruit.

Mais il faut aussi réduire à la source le bruit, la pollution de l'air et la consommation de carburant. On parle de motorisation électrique, mais il y a loin d'un prototype à un engin fiable, adapté aux longs parcours aériens et d'un prix accessible. Certes les progrès technologiques futurs ne doivent pas être sous-estimés, mais ils ne suffisent pas et ne suffiront pas à compenser la hausse du trafic aérien (un doublement est prévu d'ici 2050) et limiter ses nuisances ou son impact climatique.

Petits aéroports

La pléthore d'aéroports sur notre territoire coûte cher au contribuable.

M. Spinetta a préconisé de fermer massivement les « petites lignes ferroviaires » non rentables : mieux vaudrait fermer les nombreux aéroports régionaux non rentables. Le dynamisme économique d'une région tient bien plus à son environnement technique et scientifique ou à son attrait touristique, qu'à l'existence d'un petit aéroport.

Aides publiques

L'Etat et les collectivités territoriales doivent arrêter de subventionner les compagnies aériennes et les aéroports (sauf pour les liaisons OSP d'aménagement du territoire).

Comme en Suède, l'Etat doit imposer une taxation du billet d'avion si l'avion est en concurrence directe avec un service ferroviaire, ou une taxation du kérosène, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'établir des conditions de concurrence train-avion plus équitables. Une taxation du transport aérien serait mieux admise qu'une taxation des déplacements quotidiens. Elle permettrait de financer l'AFITF.

Report sur le rail

Mais il faut aller au-delà des mesures réglementaires, techniques, fiscales... et envisager une véritable réduction du volume du trafic aérien, en particulier du trafic court-courrier, le plus émetteur de gaz à effet de serre, c'est-à-dire un report sur le train, qui peut souvent se substituer à l'avion si on renforce les liaisons ferroviaires entre grandes villes sur les territoires français et européen.

2. La politique ferroviaire

Les infrastructures ferroviaires

On peut étendre le réseau des LGV vers Toulouse, Nice et Perpignan, moderniser rapidement la ligne classique Massy-Valenton (pour faciliter la circulation des TGV intersecteurs) et les lignes Intercités concurrencées par l'avion (Nantes-Bordeaux-Toulouse).

Le réseau des LGV a déjà atteint son optimum vers la Belgique et les Pays-Bas, mais beaucoup reste à faire vers l'Italie, l'Espagne et l'Europe de l'est...

Liaisons intérieures

L'intermodalité

Les aéroports importants peuvent être mieux desservis par train ou tramway (Roissy, Nantes, Bordeaux, Bâle-Mulhouse). De ce point de vue, le projet CDG Express est justifié.

La FNAUT refuse les gares TGV excentrées (Montpellier Sud de France). Les erreurs doivent être corrigées (construction de la gare de Vandières et du raccordement de Saint-Brès).

Le service TGV-air

Ce service offre des pré et post-acheminements par TGV dans 19 gares de province et Bruxelles. Les avantages pour le passager sont nombreux mais les bagages ne sont pas pris en charge dès la gare de départ.

Mieux exploiter le TGV de jour

L'étude réalisée en 2003 par Gérard Mathieu et Jacques Pavaux pour la FNAUT a montré que le TGV pouvait concurrencer vigoureusement l'avion, ce que l'expérience a confirmé : « le TGV, c'est le 3ème aéroport parisien ». 140 millions de voyageurs en 2018 : 110 en trafic intérieur, 30 en international.

Or la SNCF « rationalise » son offre : fréquences faibles, TGV de grande capacité, axes radiaux privilégiés. Elle doit imiter les compagnies à bas coût (avions de faible capacité, fréquences élevées, dessertes transversales).

Relancer le train de nuit intérieur

La SNCF s'est débarrassé de presque tous ses trains de nuit alors qu'ils étaient généralement bien remplis, la Deutsche Bahn a fait de même. Le gouvernement se contente de bricolage sans volonté de relance. Les liaisons Paris-Briançon et Paris - Rodez/Latour-de-Carol sont pérennisées, mais l'avenir du Paris-Cerbère est incertain.

Pourtant le train de nuit reste pertinent, malgré l'extension du réseau des LGV, pour les trajets intérieurs et internationaux de plus de 500 km. Grâce à lui, le voyageur gagne du temps en journée (il peut arriver tôt le matin à destination, et repartir tard en soirée) et fait des économies (billet TGV, nuit d'hôtel). L'offre de nuit, complémentaire de l'offre de jour, élargit utilement l'éventail des solutions de mobilité.

Liaisons internationales

Le TGV international de jour

Le trafic aérien s'est considérablement développé depuis une vingtaine d'années en Europe. En 2017, les principales destinations depuis la France ont été l'Allemagne (8,9 M pax), l'Espagne (13,6), la Grande-Bretagne (13,5), l'Italie (11,4), les Pays-Bas (4,2), le Portugal (6,8), la Suisse (3,3).

Quand le réseau des LGV aura été complété, les villes de Madrid, Barcelone, Rome, Berlin, Hambourg, Munich, Vienne, Glasgow, Edimbourg... seront aisément accessibles depuis Paris en empruntant des TGV de jour en des temps compris entre 5 et 6 heures.

Les trains de nuit internationaux

Ceci étant, des temps de parcours de l'ordre de 5-6 heures ne permettent pas au TGV de capter massivement le trafic aérien, une offre complémentaire de nuit est indispensable.

Les trains classiques de nuit ont joué un rôle important entre Paris et Madrid ou Barcelone (trains-hôtels Elipsos), Rome (le Palatino), Vienne...

Leur relance n'a rien d'utopique, comme le démontre le succès commercial et économique des trains de nuit internationaux Nightjet exploités par les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) pour remplacer ceux qui ont été abandonnés par la Deutsche Bahn. En général, le départ se fait avant le dîner pour une arrivée en milieu de matinée.

Ces trains connaissent un succès supérieur aux prévisions en Autriche, en Allemagne, en Suisse et en Italie du nord. Malgré la concurrence de l'avion à bas coût et du car, ils sont complets en périodes de pointe. La preuve est faite que le train de nuit n'a rien d'obsolète.

Les 16 relations ÖBB (1,5 million de voyageurs en 2017) ont évité environ 12 000 vols. Et les ÖBB ne sont plus seuls à vouloir développer les trains de nuit internationaux : les chemins de fer néerlandais (NS) suivent leur exemple. Le train de nuit Nightjet va être prolongé de Dusseldorf à Amsterdam. L'objectif est double : concurrencer l'avion pour limiter son impact écologique, et désaturer l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, de plus en plus engorgé.

Des TGV de nuit à grande vitesse

Le réseau français des LGV s'étant étendu depuis 20 ans, des « TGV couchettes » peuvent être envisagés aujourd'hui car ils permettraient de couvrir des distances bien plus importantes que les trains classiques (jusqu'à 2 000 km) ou les mêmes distances avec des départs plus tardifs et des arrivées plus matinales.

Par exemple Londres-Milan-Rome, Bruxelles-Paris-Madrid...

Le TGV de nuit n'est pas une utopie. Il existe déjà en Chine des TGV couchettes à deux étages.

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Aéroports et compagnies aériennes

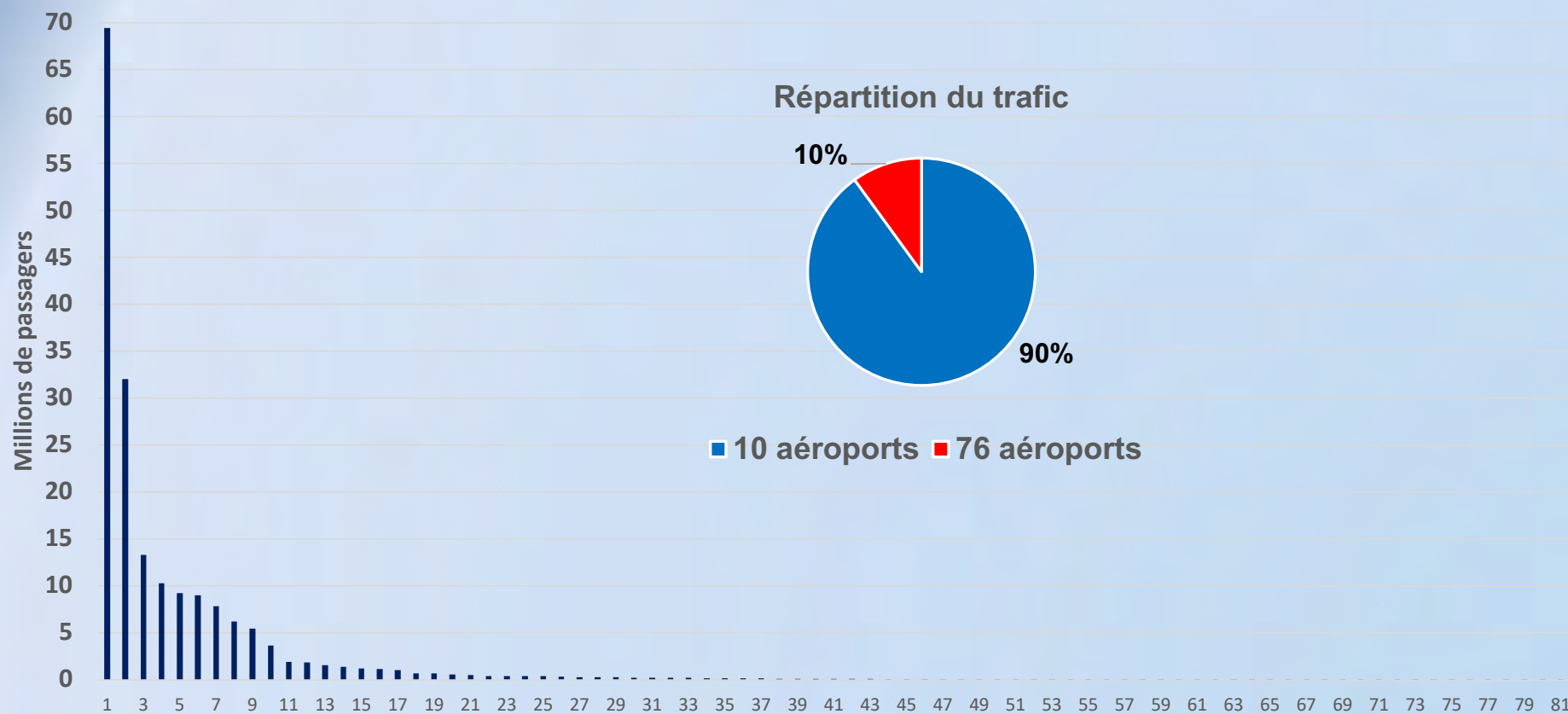
***Conférence de presse de la FNAUT
Paris, le 11 janvier 2019***

A – Les aides publiques aux aéroports

- *Les aéroports concernés*
- *Le seuil de rentabilité d'un aéroport*
- *Les aéroports déficitaires*
- *Le coût des déficits pour la collectivité (subventions)*
- *Les autres aides publiques aux aéroports*

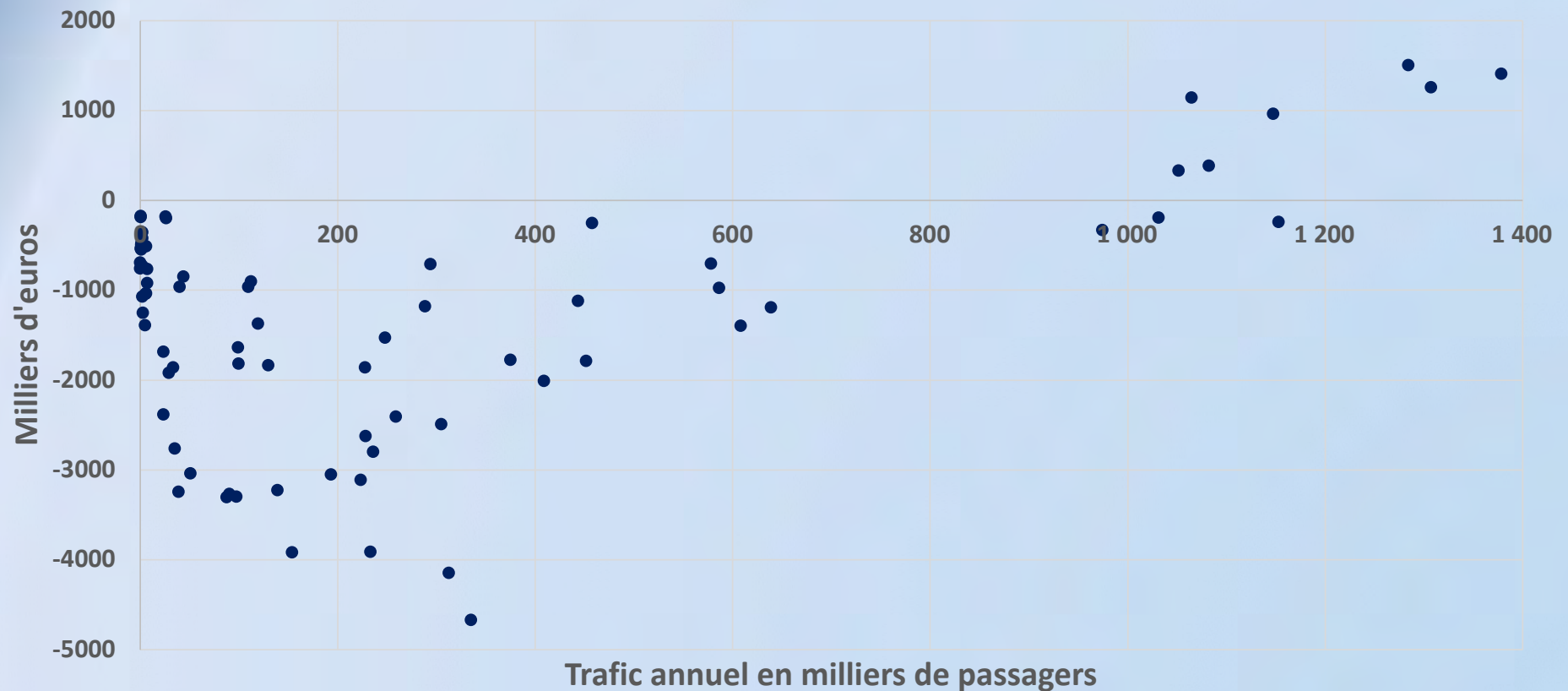
Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Figure 1. Trafic des aéroports de France métropolitaine en 2017
(en millions de passagers par an et par ordre décroissant du volume de trafic)



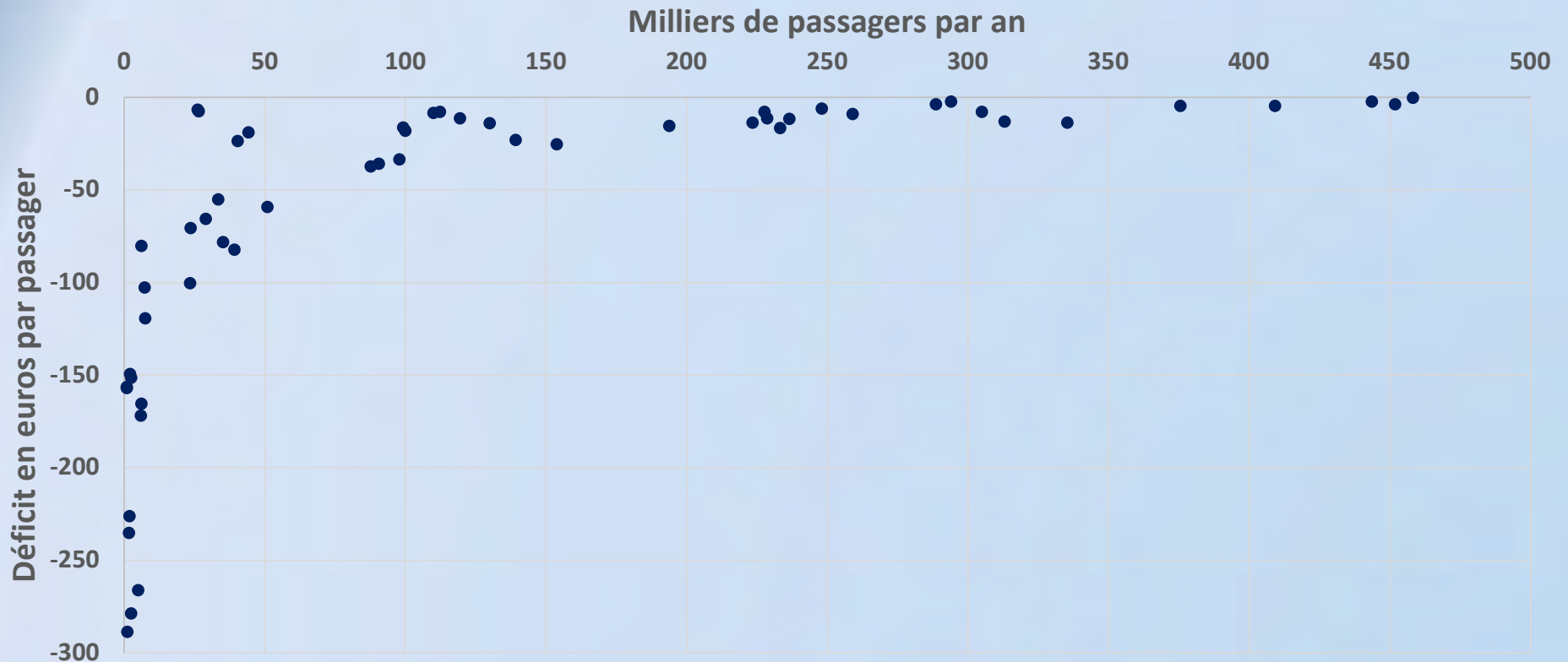
Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Résultat d'exploitation hors subventions de 2 échantillons d'aéroports de moins de 1,4 million de passagers en 2011 et 2012 (en milliers d'euros)



Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Résultat d'exploitation par passager de 2 échantillons d'aéroports de moins de 500 000 passagers en 2011/2012 (en euros)



Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

A (1ère partie). Le déficit d'exploitation en euros par passager d'un échantillon de 22 aéroports (moins de 50 000 passagers en 2011 et 2012)

Aéroport	Échantillon de 2011		Échantillon de 2012	
	Trafic en passagers	Résultat d'exploitation par passager (en euros)	Trafic en passagers	Résultat d'exploitation par passager (en euros)
Dijon	44 449	-19	40 552	-24
Agen	35 319	-78	33 704	-55
Le Havre	29 195	-66	22 527	<i>n.d.</i>
Brive	23 912	-71	55 846	<i>n.d.</i>
Aurillac	26 407	-7	26 779	-8
Le Puy-en-Velay	7 748	-119	7 547	<i>n.d.</i>
Le Mans	6 434	-80	7 468	-103
Périgueux	6 063	-172	6 273	-166
Dole	2 827	-381	33 845	<i>n.d.</i>
Valenciennes	2 379	-150	1 968	-235
Le Touquet	2 121	-226	1 543	-358

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

B (2ème partie). Le déficit d'exploitation en euros par passager d'un échantillon de 22 aéroports (moins de 50 000 passagers en 2011 et 2012)

Aéroport	Échantillon de 2011		Échantillon de 2012	
	Trafic en passagers	Résultat d'exploitation par passager (en euros)	Trafic en passagers	Résultat d'exploitation par passager (en euros)
Montbéliard	1 609	-308	1 126	<i>n.d.</i>
Valence	1 219	-157	1 114	-157
Angoulême	398	-1 744	578	-1 313
Castres	37 792	<i>n.d.</i>	39 345	-83
Avignon-Provence	27 597	<i>n.d.</i>	23 711	-101
Cherbourg	3 218	<i>n.d.</i>	5 231	-266
Rouen	2 928	<i>n.d.</i>	3 166	-396
Auxerre	3 074	<i>n.d.</i>	2 776	-152
Nancy-Essey	2 241	<i>n.d.</i>	2 628	-279
Colmar	1 677	<i>n.d.</i>	1 336	-289
Vannes	1 265	<i>n.d.</i>	734	-733

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Estimation du montant des déficits des aéroports déficitaires (*hors subventions*) de France métropolitaine en 2012 (61 aéroports)

Tranche de trafic annuel en passagers et (nombre d'aéroports)	Déficit total par tranche (en millions d'euros)	Déficit moyen par aéroport (en millions d'euros)	Déficit moyen par passager (en euros)
moins de 25 000 (24)	26 M€	1,1 M€	163
de 25 000 à 50 000 (6)	11,5 M€	1,9 M€	55
de 50 000 à 100 000 (3)	8,5 M€	2,8 M€	35
de 100 000 à 250 000 (13)	26 M€	2 M€	12
de 250 000 à 500 000 (9)	21 M€	2,3 M€	7
de 500 000 à 1 200 000 (6)	10 M€	1,7 M€	2
TOTAL (61)	103 M€	-	-
Valeur moyenne	-	1,7 M€	9

Y compris Ajaccio, Bastia et Châteauroux

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

- Plus d'une soixantaine d'aéroports sont déficitaires,
- avec un déficit moyen qui approche les **1,7 M€**
- et un déficit global d'environ **100 M€** chaque année

La quasi-totalité de ces déficits d'exploitation est couverte par des subventions publiques (État ou collectivités locales)

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

La quarantaine d'aéroports métropolitains ⁽¹⁾

dont le trafic est inférieur à 50 000 passagers par an

n'ont aucune perspective de développement à long terme

Leur déficit de fonctionnement est supérieur à **40 M€ par an**

⁽¹⁾ *En comptant ceux dont le trafic n'a pas été publié parce qu'il est inférieur à 1 000 passagers/an*

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Les autres formes d'aide publique aux aéroports :

- Les subventions d'équipement : **18/25 M€** par an (total)
- Les réductions de taxe foncière (valeurs locatives prises en compte : seulement les 2/3 de leur montant, soit une niche fiscale supérieure à **50 M€/an** pour la totalité des aéroports)

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Le coût complet pour la collectivité du fonctionnement des petits aéroports comprend celui des services pris en charge par l'État :

- Contrôle aérien
- Contrôle des douanes et de police aux frontières
- Sécurité – sûreté (filtrage des passagers); son coût est financé par la taxe d'aéroport (péréquation).

Aéroport d'Agen : le coût de la sécurité-sûreté = **1 M€** (2018)
soit **28 euros/passager**. Mais son coût net = **0,6 M€**
soit **17 euros/passager**.

B – Les aides publiques aux compagnies aériennes

- *Exonération de la taxe sur le carburéacteur*
- *Les obligations de service public (OSP)*

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

La fiscalité du kérosène

Le droit communautaire (directive de 2003) :

Les États membres exonèrent le « *carburant pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privé* »

et « peuvent limiter le champ d'application [de l'exonération] *aux transports internationaux* »

« *En outre, lorsqu'un État membre conclut un accord bilatéral avec un autre État membre, il peut [...] suspendre les exonérations prévues* »

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

En France (Code des douanes) :

Les achats de carburant utilisé par « *l'aviation autre que de tourisme privé* » sont totalement exonérés de TICPE...

Coût de cette exonération de TICPE pour les vols intérieurs :
environ **300 M€** par an

Référence à la Convention de Chicago. **Mais que dit-elle ?**

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

La Convention de Chicago de 1944 traite du sujet dans son article 24 :

« Au cours d'un vol à destination d'un autre État [...] tout aéronef est [...] admis en franchise de droits [...]. Le carburant, [...] se trouvant dans un aéronef [...] à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, [est] exempt de droits de douanes [...]. »

La Convention ne se prononce pas sur la taxation au moment de l'avitaillement de l'appareil.

Plusieurs pays taxent déjà le carburéacteur pour les vols intérieurs :
Allemagne, Suède, Suisse, Pays-Bas
États-Unis, Brésil, Japon

Les aides aux lignes aériennes régionales

- *Les obligations de service public (OSP)*

L'État impose une qualité d'offre minimale, dans le cadre d'un appel d'offres européen, pour desservir un territoire enclavé

En général, la qualité d'offre exigée ne peut pas être offerte par un transporteur qui ne considérerait que son seul intérêt commercial

La subvention accordée est financée par l'État et les collectivités

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Les lignes exploitées sous Obligation de Service Public

- Agen-Paris
- Aurillac-Paris
- Brive-Paris
- Castres-Paris
- Le Puy-Paris
- Limoges-Paris
- Périgueux-Paris
- Rodez-Paris
- Tarbes-Paris
- *La Rochelle-Poitiers-Lyon*
- *Limoges-Lyon*

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Combien ça coûte ?

1ère partie : Les subventions directes aux liaisons aériennes sous OSP en euros - quelques exemples

Ligne radiale sous OSP	Année	Subvention directe de la ligne OSP (euros)	Trafic de la ligne (passagers)	Subvention OSP par passager (euros)
Agen-Paris	2017	2 446 000	36 833	66
Aurillac-Paris	2007	2 627 550	18 529	142
Aurillac-Paris	2009	3 300 000	20 000	165
Aurillac-Paris	2015	<i>n.d.</i>	26 500	105
Brive-Paris	2011	1 250 000	38 132	33
Brive-Paris	2012	845 000	40 069	21
Brive-Paris	2016	2 500 000	41 891	60
Le Puy-Paris	2007	1 608 342	7 124	226

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Combien ça coûte ?

2ème partie : Les subventions directes aux liaisons aériennes sous OSP en euros - quelques exemples

Ligne radiale sous OSP	Année	Subvention directe de la ligne OSP (euros)	Trafic de la ligne (passagers)	Subvention OSP par passager (euros)
Lannion-Paris	2014/2017	3 025 000	30 000	101
Lannion-Paris	2017	3 025 000	21 336	142
Périgueux-Paris	2012	1 200 000	5 557	216
Périgueux-Paris	2016	1 335 000	5 627	237
Rodez-Paris	2016	1 158 000	43 778	26
Rodez-Paris	2017	1 158 000	49 628	23
Tarbes-Paris	2013	3 250 000	104 000	31
Tarbes-Paris	2014	2 000 000	100 968	20

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Le total des aides à l'aéroport d'Agen (valeurs moyennes en euros sur trois années récentes)			
		Total par an	Par passager
Couverture du déficit d'exploitation	Déficit comptable d'exploitation	2,3 M€	66 €
	Subvention de fonctionnement	2 M€	57 €
Autres aides	Coût sécurité - sûreté	0,6 M€	17 €
	Coût de la ligne sous OSP	2,4 M€	68 €
	Réduction d'impôts fonciers	0,15 M€	4 €
	Contrôle aérien (net – TAC déduite)	1,4 M€	40 €
	Douanes - Gendarmerie	0,3 M€	8 €
TOTAL GÉNÉRAL des AIDES		6,9 M€	194 €

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Bilan annuel des principales aides publiques au transport aérien intérieur

AÉROPORTS	Subventions de fonctionnement aux aéroports déficitaires	95 M€	170 M€
	Subventions d'équipement infrastructures	20 M€	
	Réduction de taxe foncière	55 M€	
COMPAGNIES AÉRIENNES	Exonération de TICPE	310 M€	335 M€
	OSP	25 M€	
TOTAL		505 M€	

Les aides publiques au transport aérien en France métropolitaine

Pour atteindre son objectif de réduction des émissions de GES, la CE a suggéré d'introduire une taxation du CO₂ en plus de la taxation de l'énergie

La France a appliqué ce principe dès 2014 avec un taux de 7 €/tCO₂ avec une projection à : 30,5 € en 2017 – 39 € en 2018 – 55 € en 2019

La CE a aussi proposé une fiscalité en lien avec le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE ou « ETS ») avec une exonération de la composante CO₂

Mais dans les échanges de quotas : prix de marché ≈ 10 €/tCO₂