

**POUR** **UNE RÉAFFIRMATION**  
**DU RÔLE DE L'ÉTAT**  
DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉQUITABLE  
DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS



**SCARA**

Syndicat des Compagnies Aériennes Françaises



Le transport aérien en France représente une activité économique majeure qui contribue à la prospérité de l'ensemble de la société française.

Il permet le transport rapide des personnes et des biens dans des conditions de sécurité, d'efficacité et de performance économique en constante amélioration. Il participe également à l'aménagement du territoire en connectant les territoires entre eux au niveau national et international. Sur le plan économique il épaula de nombreux secteurs : de la construction aéronautique et ses milliers de sous-traitants, aux travaux publics pour la construction des aéroports en passant par les activités de services comme les assurances ou la restauration pour ne citer que les plus visibles. Enfin, au plan social, il représente plus de 100 000 emplois directs aux profils variés.

Cependant, et en dépit d'une croissance continue de la demande de transport aérien, les compagnies françaises sont de plus en plus fragilisées et n'arrivent plus à lutter contre leurs concurrentes étrangères.

Ainsi, sur l'ensemble des flux départ et arrivée (métropole), la part du pavillon français, exprimée en nombre de passagers transportés, a poursuivi sa baisse en 2016 et représente 41,8% des passagers transportés contre 43,1 % en 2015, soit une baisse de 1,3 point. Sur les dix dernières années, l'érosion est constante, en moyenne de 0,8 point par an, en nombre de passagers transportés. Les causes en ont été maintes fois diagnostiquées mais rarement admises, voire combattues.

La principale se trouve dans l'incapacité des compagnies aériennes françaises à se réformer suffisamment vite pour s'adapter aux nouvelles conditions de marché imposées par la mondialisation de l'économie.

L'ouverture du ciel français à l'ensemble des compagnies européennes, dont nombre d'entre elles supportent des contraintes sociales, fiscales voire réglementaires bien plus légères que celles qui s'imposent aux entreprises françaises, est un bel exemple de mise en œuvre de nouvelles conditions de marché bien trop décalées par rapport à la réalité économique nationale, et qui se sont traduites par l'instauration d'une distorsion de concurrence considérable au profit des concurrents des compagnies aériennes françaises.

Le propos n'est pas ici de se lamenter sur d'éventuels effets néfastes pour les compagnies aériennes nationales de cette libéralisation du marché du transport aérien. La mondialisation des économies est un fait, et le transport aérien en a été l'un des moteurs. La mondialisation doit donc être vécue par les acteurs du transport aérien comme une opportunité de développement, et non pas comme une menace.

Pour autant, une ouverture des marchés sans l'accompagnement bienveillant de l'État représente un danger majeur pour les entreprises nationales.

Le rôle de l'État dans le développement du transport aérien, non seulement en France mais également dans l'ensemble du monde, a toujours été déterminant.

Dans une économie de plus en plus libéralisée, c'est ce rôle que le SCARA demande à l'État d'assumer pleinement.

Jean-François Dominiak  
*Président*

Le SCARA a identifié huit domaines relevant de la responsabilité de l'État qui touchent au transport aérien :

• LA SÛRETÉ .....	4
• L'EUROPE .....	5
• LA RÉGULATION ÉCONOMIQUE .....	6
• L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	7
• L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE .....	8
• LA NAVIGATION AÉRIENNE .....	9
• LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES .....	10
• LA FISCALITÉ D'INTÉRÊT GÉNÉRAL .....	12

## LA SÛRETÉ

### *Élargir le périmètre de financement des mesures de sûreté et de contrôle aux frontières*

Les mesures de sûreté concernant le transport aérien sont entièrement financées en France par les seules compagnies aériennes. Cette situation est un cas unique au monde, bien qu'il s'agisse d'une activité typiquement régaliennne.

Le financement de ces mesures se fait au moyen du prélèvement de la Taxe d'Aéroport sur les billets d'avion acquittés par les passagers, qui vient renchérir le coût du transport aérien alors que la sûreté est un bien général qui doit profiter à l'ensemble de la communauté.

La Taxe d'Aéroport a augmenté de 400% depuis 2000 et atteint aujourd'hui un montant global de 800 millions d'euros par an. Elle sera en outre insuffisante pour financer le passage aux normes de sûreté « standard 3 » prévu pour 2020 et estimé à près d'un milliard d'euros.

**A défaut de faire financer ces mesures de sûreté par le budget général de l'État, ce dernier ayant décidé de faire porter l'effort sur le seul secteur du transport aérien, le SCARA propose d'élargir l'assiette de la Taxe d'Aéroport à toutes les entreprises commerciales installées sur les plateformes aéroportuaires.**

Ces entreprises bénéficient en effet directement de l'existence des compagnies aériennes, soit directement par l'apport de la clientèle passagers, soit indirectement en travaillant pour le compte des compagnies aériennes ou en développant des activités commerciales liées à l'aérien.

**Le SCARA rappelle, par ailleurs, qu'en aucun cas les compagnies aériennes, directement ou par l'intermédiaire des aéroports, ne doivent avoir à supporter, en tout cas seules, les coûts liés à la fonction de contrôle aux frontières ou douane.**

L'installation de nouveaux procédés de contrôle de type « Parafe » permet de réaliser de substantielles économies sur de futurs postes de fonctionnaires de la Police aux Frontières à prévoir pour faire face à l'augmentation du trafic passagers, et doit pouvoir se financer par elle-même.

### *Créer une Agence Nationale de Sûreté chargée de mener une politique de sûreté plus efficace et moins onéreuse*

Le SCARA participe depuis sa création en 2007 au Conseil National de Sûreté de l'Aviation Civile. Il s'y est fait le relais de ses membres s'interrogeant sur l'empilement continu de nouvelles mesures de sûreté de plus en plus coûteuses, sans remettre en cause la pertinence des processus existants.

**Le SCARA réitère sa proposition de créer une agence nationale de sûreté chargée de la définition et de l'application de ces mesures, à l'instar de ce qui se fait au Canada, afin d'assurer la cohérence sur l'ensemble du territoire français de la mise en œuvre des mesures de sûreté concernant le transport aérien et d'en maîtriser plus efficacement les coûts.**

## L'EUROPE

Le SCARA salue les progrès effectués dans ce domaine et demande une harmonisation renforcée.

### *Pour une Europe sociale et fiscale harmonisée*

L'ouverture du ciel Européen à l'ensemble des membres de l'Europe, et les facilités accordées à d'autres pays hors Union Européenne, a été facteur de fragilisation des transporteurs français.

Le SCARA a alerté de tout temps l'État des menaces que faisaient peser sur les transporteurs français la présence sur le territoire national de compagnies aériennes qui ne supportent pas dans leurs propres juridictions les mêmes contraintes en matière sociale, fiscale et réglementaire.

Le niveau élevé des charges sociales en France entraîne une distorsion de concurrence au détriment des entreprises basées en France. Cette question a fait l'objet de nombreux contentieux et de débats sur la notion de personnels détachés pour aboutir à la refonte du règlement 465/2012 de la Communauté Européenne.

L'impact de cette situation sur l'emploi en France et sur l'équilibre de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant est immédiatement tangible : une compagnie non basée en France génère beaucoup moins d'emplois qu'une compagnie basée en France.

Le cadre législatif en vigueur n'est pas suffisant pour lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social.

Pour faire face au dumping social qui vient troubler le jeu d'une concurrence équitable sur le territoire français le SCARA propose :

**1°) de créer une notion de territorialité française applicable aux compagnies aériennes exerçant une activité « régulière » au départ du territoire français. Cette notion d'activité « régulière » pourrait être retenue dès lors qu'une compagnie aérienne possède une base en France ou effectue au moins un vol domestique français programmé de façon régulière, soit au moins une fois par semaine sur 10 semaines de l'année ;**

**2°) d'appliquer une contribution sociale aérienne à toutes les compagnies relevant d'une telle territorialité française. Cette contribution serait assise sur la masse salariale du personnel navigant effectuant des vols à destination ou au départ d'un aéroport français. Son taux serait calculé par rapport à la masse totale des charges sociales actuellement versées par les compagnies aériennes françaises et réparti sur l'ensemble des compagnies relevant d'une territorialité Française.**

Cette contribution se substituerait à toute autre charge sociale sur le personnel navigant tout en préservant les revenus des organismes sociaux. Elle contribuerait également à atténuer la distorsion de concurrence entre compagnies aériennes françaises et étrangères.

### *Pour une réglementation française relative au Personnel Navigant alignée sur la réglementation européenne (FTL)*

Le corpus des normes françaises dans la plupart des domaines s'est considérablement accru au point de paralyser la gestion des entreprises. Le transport aérien en France vit directement ce paradoxe de textes nationaux réglementaires venant se heurter à la mise en œuvre de textes européens couvrant les mêmes périmètres.

**Le SCARA demande l'abrogation de tous les textes redondants ou de portée différente de la réglementation française actuelle, à l'exception de quelques spécificités (les 35 heures par exemple, ...), afin d'aligner pour l'essentiel la réglementation française d'utilisation des personnels navigants sur la réglementation européenne (FTL).**



*Pour la création d'un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) qui harmonise les normes réglementaires*

L'installation d'une véritable Europe du transport aérien passe aussi par une harmonisation définitive des normes opérationnelles réglementaires applicables à l'ensemble des compagnies aériennes européennes. Un Certificat de Transporteur Aérien européen permettrait de simplifier et de fluidifier la mobilité intra-européenne des compagnies aériennes dans une dynamique profitable à tous.

**Le SCARA souhaite la création d'un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) européen, tout en laissant l'attribution et la gestion des licences d'exploitation au plan national.**

*Pour la mise en œuvre rapide et efficace du programme SESAR*

Alors que des pays aussi vastes que les États-Unis disposent d'une navigation aérienne centralisée efficace et économique, ce service en Europe est parcellisé et coûteux. Les compagnies aériennes attendent toutes les bienfaits annoncés d'une centralisation européenne allant dans le sens de la simplification et d'une meilleure efficacité de la navigation aérienne. Une optimisation des routes aériennes et des plannings entraînera une diminution des temps de vols et donc des économies directes pour les compagnies aériennes et un gain de temps pour les passagers, ainsi qu'une réduction de l'empreinte carbone des vols.

**Le SCARA demande que l'État Français s'implique pour que la chronologie de la mise en service du programme SESAR soit respectée.**

*Pour une réglementation des droits des passagers plus lisible et plus équitable*

La forfaitisation des indemnités dues aux passagers (réglementation 216/2004 de la Communauté Européenne) en cas de retard ou d'annulation de vols et l'interprétation par les tribunaux des cas d'exonération aboutissent à une reconnaissance presque automatique de la responsabilité des compagnies aériennes, quelles qu'en soient les causes.

Un certain nombre d'entreprises à but lucratif se sont créées pour exploiter ce marché en « portant » les réclamations des passagers, d'autant que les montants de ces indemnités sont parfois supérieurs au prix du billet.

Les droits des passagers européens ne sont pas les mêmes dans les différents modes de transport (avion, train, autocar) créant une inégalité de traitement non seulement entre les transporteurs mais également entre les passagers.

**Afin de rendre les droits des passagers plus lisibles et plus équitables, le SCARA propose que le règlement européen 261/2004 soit renégocié afin :**

- 1°) d'homogénéiser l'ensemble des droits européens des voyageurs dans tous les modes de transport en appliquant une indemnisation, non plus forfaitaire, mais au prorata du prix du billet, avec un plancher et un plafond. De verser, pour les compagnies aériennes régulières l'indemnisation sous forme d'avoir, à l'instar des autres modes de transport,
- 2°) de faire évoluer le règlement 261/2004 vers une meilleure reconnaissance des «circonstances exceptionnelles» exonératoires de l'indemnisation,
- 3°) de supprimer toute dissymétrie de droit entre les transporteurs communautaires et les autres, actuellement au détriment des transporteurs communautaires.

# LA RÉGULATION ÉCONOMIQUE

## *Pour une régulation économique protectrice des intérêts de chacun*

En économie de marché, la régulation économique de l'Etat est garante d'une gestion saine et efficace des grands monopoles industriels. A fortiori lorsque ces monopoles font l'objet de privatisations, leurs clients doivent se voir protéger contre toutes dérives monopolistiques, qu'elles se traduisent par un manque de recherche de productivité ou, pire encore, par des niveaux tarifaires injustifiés.

Les grandes plateformes aéroportuaires françaises font partie de ces monopoles industriels, dont les principales sont actuellement en cours de privatisation.

Aujourd'hui, les aéroports de plus de 5 millions de passagers font l'objet d'une régulation économique orchestrée par l'Autorité de Surveillance Indépendante (ASI), dont le SCARA a obtenu la création en 2016. Cependant, son rattachement au Conseil Général de l'Équipement et du Développement Durable (CGEDD), lui-même placé sous l'autorité du ministère des transports, jette un doute sur son indépendance.

La régulation économique des autres aéroports d'État (de moins de 5 millions de passagers par an) est, quant à elle, assurée par la Direction du Transport Aérien (DTA), une direction de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Enfin, tous les autres aéroports échappent totalement à une quelconque régulation économique.

On ne peut donc pas parler de véritable régulation économique des plateformes aéroportuaires françaises.

**Le SCARA demande que la totalité de la fonction de régulation aéroportuaire soit confiée à un organisme vraiment indépendant comme l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER), selon des modalités à définir (avis conforme systématique pour les aéroports d'État et de plus de 5 millions de passagers annuels, et contrôle ou approbation sur demande des parties concernées pour les autres).**

## *Pour une gestion en « caisse unique » des plateformes aéroportuaires*

L'ouverture du capital des grandes plateformes aéroportuaires françaises aux intérêts privés a posé la question de leur gestion en « caisse unique » ou en « double caisse ».

Alors qu'en « caisse unique », l'ensemble des recettes d'une plateforme aéroportuaire vient contrebalancer l'ensemble de ses coûts, la gestion en « double caisse » consiste à isoler deux comptes de résultats séparés couvrant deux périmètres d'activité spécifiques : un périmètre dit « aéronautique », relatif aux mouvements des avions, à l'accueil et à l'enregistrement des passagers et au traitement du fret ; un périmètre dit « commercial », regroupant toutes les autres activités de ces plateformes telles les boutiques en aéroports passagers (qui concurrencent directement les ventes à bord des avions), la gestion immobilière des biens implantés sur le territoire de la plateforme aéroportuaire, les développements à l'étranger.

Les aéroports de Paris-CDG et d'Orly fonctionnent en « double caisse » depuis 2011. Et force est de constater que les redevances aéroportuaires acquittées par les compagnies aériennes depuis lors n'ont fait qu'augmenter alors qu'elles auraient diminué si une gestion en « caisse unique » avait été conservée.

Pour contribuer au débat « caisse unique »/« double caisse », le SCARA a récemment commandé à Estelle Malavolti, chercheuse en économie dont les travaux font référence, une étude sur « l'analyse économique de la régulation des redevances aéroportuaires ». Les conclusions de cette étude sont éloquentes : en théorie économique pure, l'optimum de l'intérêt collectif est atteint lorsque que la régulation des aéroports est effectuée en « caisse unique ».

**Le SCARA demande que l'État décide du maintien de la régulation en « caisse unique » pour tous les aéroports et le retour à la régulation en « caisse unique » pour les aéroports de Paris.**



## L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES RÉGIONS

Le rôle de l'État dans ce domaine est d'aider au développement des régions, notamment en accompagnant les compagnies aériennes qui participent à leur désenclavement.

### *Pour une structure tarifaire des aéroports de Paris-CDG et Orly soucieuse des intérêts des régions*

Le Groupe ADP a introduit en 2016 une nouvelle structure tarifaire qui s'est traduite par une augmentation considérable des redevances d'atterrissage pour les moyens/petits porteurs, avec pour objectif de favoriser le trafic des gros porteurs, bien plus rémunérateur en redevances aéroportuaires et en services commerciaux annexes que le trafic des moyens/petits porteurs.

Cette nouvelle structure tarifaire nuit significativement à la desserte des régions du territoire français qui, eu égard à la taille de leur marché, n'ont pas d'autre choix que de recourir à des avions moyens/petits porteurs.

**Le SCARA demande à l'État d'user de ses prérogatives pour exiger du Groupe ADP un retour à une structure tarifaire plus juste pour les régions et conforme aux principes d'un service public équitable.**

### *Renoncer au projet actuel de liaison rapide « CDG Express » au profit d'un projet moins onéreux et plus efficace d'un point de vue opérationnel*

Depuis l'annonce du projet, le SCARA explique en quoi la desserte envisagée de l'aéroport de Paris-CDG par le « CDG Express », qui prévoit d'utiliser des trains classiques, non automatiques, et empruntant les voies ferrées de banlieue bientôt saturées, est inadaptée alors qu'une solution alternative utilisant la ligne 17 du métro existe, mais n'a jamais été étudiée.

De plus, le projet est financièrement construit sur un engagement de l'État qui garantit au gestionnaire de la ligne un Taux de Rendement Interne (TRI) de 8 %, en levant un nouvel impôt sur les seules compagnies aériennes desservant l'aéroport de Paris-CDG, sous la forme d'une nouvelle taxe sur les passagers.

**Le SCARA demande à l'État de renoncer au projet en cours non viable et onéreux qui ne profitera qu'aux seuls actionnaires et d'étudier la solution alternative proposée par le SCARA au service de l'intérêt général.**

### *Aider au développement des territoires ultra-marins*

Le SCARA, qui compte parmi ses membres plusieurs compagnies ultra-marines, a toujours été attentif à l'accompagnement que l'État pouvait prodiguer aux compagnies aériennes dans ces territoires.

Un projet entre dans ce cadre aujourd'hui, que le SCARA souhaite mettre en lumière : la mise aux normes EASA de la piste de Dzaoudzi à Mayotte.

Le changement de statut administratif de Mayotte en département a eu pour conséquence la mise aux normes EASA de l'aéroport de Dzaoudzi, obligeant notamment à des travaux importants d'aménagement de la piste.

Alors que le coût de ces travaux a pu être limité en faisant appel à une technique dite de « lits d'arrêt », le projet n'est toujours pas financé.

Or ce projet est vital pour l'économie locale, le risque étant que seuls des petits avions de type ATR puissent opérer depuis ce territoire, ce qui ne répondrait pas à la demande ni à l'objectif d'intégration départementale décidé.

**Le SCARA en appelle à l'État pour assumer ses responsabilités en accompagnant les efforts financiers d'ores et déjà consentis par les collectivités, le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) et les compagnies aériennes pour la mise aux normes de l'aéroport de Dzaoudzi à Mayotte.**





## L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

On ne rappellera jamais assez que le développement durable est une préoccupation majeure et permanente du transport aérien. Dès l'origine, les compagnies aériennes ont pris conscience des pollutions qu'elles génèrent. C'est pourquoi le transport aérien a toujours misé sur le progrès technologique pour réduire ces pollutions et inscrire son développement dans une véritable vision durable, sans besoin d'incitations ou de mesures punitives fiscales particulières.

### *Pour une fiscalité environnementale équitable*

Le transport aérien en France est le seul moyen de transport à contribuer financièrement autant à la protection de l'environnement : taxe carbone (ETS), modulations des redevances d'atterrissage sur le bruit, Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) pour indemniser les riverains des aéroports.

Les compagnies aériennes ne contestent pas leur contribution à la protection de l'environnement. Elles s'interrogent sur l'exemption de ces obligations pour les autres moyens de transport qui génèrent tout autant de nuisances alors qu'ils exercent leur activité dans le même domaine.

**Le SCARA demande la mise en place d'une fiscalité environnementale équitable qui touche l'ensemble des moyens de transport (chemin de fer, route, navigation maritime et fluviale, etc.) et qui pourrait prendre la forme d'une « écotaxe ».**

### *Pour un accroissement du nombre de créneaux d'atterrissage/décollage sur Orly et Roissy au profit du développement économique de la France dans le respect du confort des riverains*

Les règles qui régissent la limitation du nombre de créneaux d'atterrissage/décollage sur les plateformes de Orly (en nombre global sur l'année) et Roissy (la nuit) ont été établies à une époque où les avions étaient significativement plus bruyants qu'aujourd'hui. L'évolution technologique des avions a depuis été considérable, rendant par exemple un Airbus A380 transportant plus de 500 passagers bien moins bruyant qu'une Caravelle des années 90 transportant 130 passagers. Restreindre aujourd'hui autant le nombre de créneaux sur ces deux plateformes aéroportuaires prive l'économie française de potentialités de développement considérables qui ne viendraient pas pour autant détériorer le confort des riverains.

**Le SCARA demande l'arrêt de la politique malthusienne de l'État en matière de créneaux horaires sur les aéroports d'Orly et de Paris-CDG au profit du développement économique de la France dans le respect du confort des riverains.**



## LA NAVIGATION AÉRIENNE

*Pour la création d'un établissement public autonome regroupant les services de navigation aérienne de la DGAC*

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) gère l'ensemble des activités relevant du transport aérien et assume deux fonctions principales : une fonction « régaliennne » de réglementation/régulation et une fonction « technique » de navigation aérienne.

Elle dispose d'un budget propre de 1,8 milliards d'euros (1,4 milliards pour la fonction navigation aérienne et 0,4 milliard pour la fonction réglementation/régulation).

Ce budget est alimenté par les compagnies aériennes qui s'acquittent de redevances pour services rendus par la DGAC (navigation aérienne, surveillance et certification) et d'une taxe dite « Taxe Aviation Civile ».

La globalisation de ces deux fonctions et de leurs budgets ne permet pas une mesure transparente de leur efficacité opérationnelle et économique.

**Le SCARA préconise donc de scinder les deux fonctions assurées actuellement par la DGAC :**

- l'une qui subsisterait au sein de la DGAC assurerait les fonctions régaliennes de régulation et de réglementation dévolues à l'État, son financement étant du ressort du budget général de l'État,
- l'autre qui serait confiée à un établissement public autonome assurerait la mission de navigation aérienne de l'aviation civile afin d'en identifier plus clairement la gestion opérationnelle et budgétaire.

## LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

*Pour une préservation du patrimoine aéroportuaire dans l'intérêt général*

Les privatisations de certaines plateformes aéroportuaires l'ont été sans considération de la préservation de l'intérêt général : un prix de vente élevé a été obtenu grâce à des promesses de passage en « double caisse » dont il a été démontré précédemment l'inefficacité en terme d'intérêt général.

Par ailleurs, la recherche à tout prix du profit contraint le gestionnaire d'infrastructures privatisées à des choix d'aménagements préjudiciables à la qualité de service attendue par le passager : passage obligatoire à travers un circuit commercial ralentissant son cheminement vers l'avion et aménagements commerciaux des zones aéroportuaires qui saturent les voies d'accès aux aéroports en pénalisent l'accès rapide.

Ces choix prouvent que l'avantage théorique de meilleure gestion du privé n'existe pas, surtout en cas de régulation non rigoureuse ou non indépendante.

**Le SCARA demande, en cas de nouvelles privatisations, à ce que ces questions soient prises en compte dans un cahier des charges précis.**

À ce jour, les bénéfices de la privatisation des aéroports pour la communauté n'ont pas été démontrés.



## LA FISCALITÉ D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

### *Pour un élargissement de l'assiette de la taxe de solidarité ou « taxe Chirac »*

Créée en 2007, la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac », avait pour objectif de contribuer au financement d'UNITAID, organisation internationale spécialisée dans l'achat de médicaments pour les pays en voie de développement. D'un montant de 185 millions d'euros pour la seule année 2012, cette taxe a été majorée en 2014 de 12,7%.

Elle s'applique aux seuls billets d'avion. Les autres modes de transports tels que le ferroviaire et les autocars qui développent leur activités directement sur le même périmètre que celui du transport aérien sur bon nombre de lignes européennes et nationales, ne sont pas concernés par la taxe de solidarité.

**Afin d'en améliorer le rendement tout en en diminuant son taux unitaire et de rétablir la concurrence entre les moyens de transport, le SCARA propose d'élargir l'assiette de la taxe de solidarité à l'ensemble des modes de transports : avion, train, autocar.**



À propos du

**SCARA**

Le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA) est un syndicat professionnel qui regroupe des compagnies aériennes françaises basées en métropole et dans les territoires ultra-marins ainsi que des sociétés d'assistance aéroportuaire et de formation.

Le SCARA a pour mission la promotion et la défense du transport aérien français et de sa pluralité.

Créé en 1995, le SCARA est reconnu officiellement représentatif au plan national et intervient dans l'ensemble des instances institutionnelles du transport aérien dont il est un interlocuteur majeur.

### **L'équipe de direction élue du SCARA est composée de :**

**Jean-François Dominiak, Président**  
*Directeur général d'ASL Airlines France.*

**Philippe Dandrieux, Vice-Président**  
*Président du directoire d'Air Corsica.*

**André Besseau, Vice-Président**  
*Président-directeur général d'Atlantique Air Assistance.*

**Jean-Pierre Bès est le secrétaire général du SCARA.**

Ce document a mobilisé l'ensemble du comité de direction ainsi que Maurice Serinet (Conseiller), Georges-Marie Baurens (Conseiller) et Claude Foucault (Agence JetCom).

ÉCONOMIE	<b>155 Mio</b>	155 millions de passagers transportés dont <b>65 millions par des compagnies françaises.</b>
	<b>30 %</b>	+30% <b>d'augmentation du trafic passager entre 2006 et 2016.</b>
	<b>26 MRD</b>	26 milliards d'euros de Chiffre d'Affaires <b>réalisé par les compagnies aériennes françaises.</b>
	<b>50 MRD</b>	50 milliards d'euros de retombées <b>pour l'économie française, soit 2,4 % du PIB.</b>
EMPLOI	<b>500 000</b>	500 000 emplois dont 100 000 salariés directs. <b>59 % sont des hommes et 41 % sont des femmes :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• âge moyen de 41,3 ans</li> <li>• 12,8 années d'ancienneté</li> </ul>
	<b>72 000</b>	Sur 100 000 salariés 72 000 travaillent dans les compagnies aériennes, <b>10 000 pour les aéroports et 26 000 pour l'assistance en escale/maintenance et autres entreprises.</b>
	<b>63 %</b>	63 % des salariés <b>sont basés en Île-de-France/Picardie.</b>
CHARGES ET TAXES	<b>2,2 MRD</b>	<b>Aviation civile (DGAC), budget (financé par les compagnies aériennes) :</b> 2,2 milliards d'euros : 500 millions d'euros de budget annuel pour la réglementation/régulation - 1,7 milliard d'euros de budget annuel pour le contrôle aérien. Endettement : 1 milliards d'euros
	<b>950 Mio</b>	<b>Taxe d'aéroport :</b> 950 millions d'euros en 2016, dont <b>750 millions pour les seuls coûts de sûreté.</b>
	<b>225 Mio</b>	<b>Taxe de solidarité dite taxe Chirac :</b> 225 millions d'euros ( <b>35% d'augmentation en 5 ans</b> ).
	<b>50 Mio</b>	<b>Taxe sur les nuisances aériennes :</b> 50 millions d'euros.
	<b>150 Mio</b>	<b>TVA :</b> 150 millions d'euros.
	<b>+30%</b>	<b>Redevances aéroportuaires :</b> Le niveau des redevances aéroportuaires payées par les compagnies aériennes au groupe <b>ADP</b> a progressé de 38 % entre 2006 et 2017, <b>soit 3% par an</b> , alors que l'inflation était limitée à 24 % dans le même temps et que, toutes destinations confondues, la baisse des prix du transport aérien au départ de la métropole été de -1,9 % en 2016 et, en moyenne, <b>de - 1 % par an.</b>



36, rue des Plantes - 75014 Paris  
info@scara-aviation.com  
Tél. + 33 1 40 06 96 31  
Twitter: @scara\_aero

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/scara-aero-74786060/>