

Convention Citoyenne pour le Climat - 16 septembre 2020

Argumentaire des professions aéronautiques pour contrer les conclusions de la CCC.

Préambule :

Les filières aéronautique et touristique françaises liées par leur activité, sont des filières d'excellence françaises. Reconnues à l'international, ces activités participent au rayonnement de la France partout dans le monde. L'aviation et l'industrie aéronautique contribuent à l'économie française à hauteur de 4,3% du PIB.

Dans le contexte de crise sanitaire que nous connaissons, ces filières d'excellence traversent une crise majeure, d'une ampleur inédite. Le trafic sur lequel s'appuyait la réflexion de cette Convention n'est plus du tout celui connu par les compagnies. Sur l'année 2020 le trafic a baissé de 60 à 65% par rapport à l'année 2019. Tout ajout de taxes dans ce contexte pourrait être mortel à cette filière d'excellence française.

Le secteur partage l'objectif de la Convention Citoyenne de réduction des émissions, il est le premier secteur industriel à s'être doté d'institution pour réduire ses émissions. Néanmoins il convient d'échanger ensemble sur les moyens pour atteindre cet objectif.

L'aérien s'inscrit dans une démarche volontariste et de long terme concernant la réduction des émissions de CO2. En témoignent l'amélioration significative des émissions pour les nouvelles générations d'aéronefs, le dispositif CORSIA, le mécanisme des ETS, la mise en place de plus en plus large de mécanismes de compensation, la recherche et développement sur l'aviation verte, le développement de la filière biocarburant et d'autres initiatives tant en vol qu'au sol.

Depuis 1983 l'OACI a contribué à stimuler l'amélioration des performances environnementales du transport aérien par la mise en place de standards et de pratiques recommandées, qui servent de cadre aux réglementations nationales et régionales en la matière.

Les constructeurs d'avions conduisent des activités de recherche qui ont permis des progrès technologiques conséquents. Cet investissement, piloté par le CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile), dans les actions de recherche s'est concrétisé notamment, en 2019, par un investissement de 3.2Mds€ en Recherche et développement de la société Airbus dont 2.2 Mds€ pour Airbus Commercial, principalement pour concevoir et développer les avions d'un transport aérien durable et décarboné. La nouvelle génération d'avions Airbus, constituée d'A320 NEO, A330 NEO et A350, permet une nouvelle réduction de 20 à 25% des émissions de CO2, avec une réduction significative du bruit.

Les progrès en terme environnemental du transport aérien sont supérieurs à toutes les autres industries alors même qu'elle est l'une des industries mondiales les moins polluantes, environ 2% des émissions mondiales en valeur absolue, et l'un des secteurs affichant une croissance du trafic quasi continue sur la période.

L'ensemble du secteur partage la conviction bien établie qu'une transition énergétique réussie ne sera possible qu'avec une coopération de l'ensemble des acteurs (concepteurs, opérateurs et mainteneurs d'avions, gestionnaire des infrastructures aéroportuaires, services du contrôle aérien, etc.) dans le cadre de politiques publiques (nationales et locales) responsables et incitatives, mobilisant les ressources financières nécessaires.

La vision du secteur du transport aérien n'est pas d'opposer les modes de transport mais d'en exploiter et développer les complémentarités en fonction de la pertinence de chacun. Cette intermodalité permettra ainsi aux générations futures de continuer à voyager dans le respect total de notre planète.

Il faut cependant garder à l'esprit que le transport aérien s'inscrit dans un marché mondial, la pénalisation des seuls acteurs français par une taxation ou des mesures de restrictions isolées aura pour effet de détruire des emplois en France et en délocaliser vers d'autres pays, sans impact perceptible sur les émissions au niveau mondial.

Excellence industrielle

- Perte massive de PIB (-6Md€) et d'emplois (minimum 150 000 emplois directs et indirects) et de trafic (-19%) pour la France et spécifiquement les Régions, et disparition d'un secteur industriel d'excellence pour le pays. La France est, avec la Grande-Bretagne et l'Allemagne, un des rares pays avec les États-Unis à posséder l'ensemble de la filière : industrie aéronautique, compagnies et aéroports.
- Contradictoire avec la volonté gouvernement de soutenir la filière et de faire du secteur aéronautique français le leader de l'aviation verte de demain (15Md€).
- Perte irréversible de connectivité aérienne, alors même que les avions électriques pour les courtes distances dès la décennie 2020 et les avions hydrogènes dès les années 2030 pourraient permettre une mobilité aérienne zéro CO2.

Emploi

- A l'échelle française, l'aviation civile, construction aéronautique incluse, contribue pour 4,3% du PIB national et génère 320 000 emplois directs. Le transport aérien, qui est une des composantes de l'aviation civile, est un mode de transport sûr et accessible qui a permis à plus de 200 millions de passagers de voyager en 2019 au départ et à l'arrivée des aéroports français de métropole et d'Outre-Mer - dont environ la moitié de touristes étrangers. A ce titre, les aéroports sont également de véritables catalyseurs de développement local avec en France plus de 570 000 emplois soutenus. Associés aux compagnies aériennes ainsi qu'à

toutes les entreprises partenaires de ce secteur d'activité et aux acteurs des collectivités territoriales, ils sont un des moteurs de l'activité touristique de la France qui représente environ 8% du PIB français.

- Les emplois du transport aérien concernent toutes les catégories socio-professionnelles (manutentionnaires, mécaniciens, cadres, pilotes, hôtesses ...), ces emplois ont la particularité d'être en large majorité non délocalisables.
- Une telle destruction serait contradictoire avec l'ambition gouvernementale du plan de relance (15Md€) de créer 160 000 emplois et de préserver les compétences, alors que les mesures évoquées pourraient être source de la destruction de plus de 150 000 emplois directs, indirects et induits en France

Aménagement du territoire et connectivité

- Perte nette de mobilité sur le territoire français, compte tenu de l'incapacité de développer des alternatives (capacité d'investissement de la SNCF d'ores et déjà saturée pour les 10 prochaines années). Les lignes intérieures, notamment les lignes transverses permettent de connecter efficacement les régions aux régions.
- Destruction massive de connectivité aérienne pour la France avec impact économique et social désastreux pour les territoires, risque de reconcentrer l'activité économique en Ile de France : contraire à l'objectif de décentralisation du gouvernement
- La baisse du trafic en France est contraire à l'objectif de 100M de touristes en France par an
- Limitation de la mobilité des Français (« avion du quotidien »)

Climat

- Le transport aérien s'inscrit dans un marché mondial, le sacrifice du transport aérien français sera sans impact notable sur les émissions à l'échelle internationale
- La baisse du trafic en France et le déport de passagers vers d'autres Hubs européens pourraient en définitive augmenter l'empreinte carbone des passagers en rallongeant le temps de vol pour se rendre à une destination.
- Le transport aérien n'est pas le problème, il est la solution (accompagnement transition énergétique du secteur)
- S'il doit y avoir des taxes sur le transport aérien, pour soutenir le verdissement du secteur les recettes de la fiscalité écologique doivent être affectées au secteur
- De manière pragmatique, les compagnies aériennes cherchent à limiter leur consommation de carburant car cela est un de leurs principaux postes de coûts (30 à 35% des coûts d'exploitation)

Réponses aux propositions de la CCC.

PROPOSITION SD-E1 : Adopter une éco-contribution kilométrique renforcée

Impact chiffré Gouvernement : 19% de baisse du trafic aérien, 150 000 emplois perdus, 6 Md€ de perte de PIB, -3,5 Mt CO2 (environ 15% des émissions du transport aérien français), avec les données de trafic 2019

Analyse des acteurs :

- Estimation de baisse du trafic sous-évaluée, compte tenu de l'effet de déport du trafic sur d'autres aéroports (hors France)
- Estimation perte d'emplois (directs et indirects) sous-évaluée, en raison de la baisse plus forte du trafic et de la perte d'emplois additionnels dans les autres secteurs de l'économie (emplois induits et emplois catalytiques dans le secteur touristique)
- Estimation perte de PIB sous-évaluée, compte tenu des effets précédents
- Perte de mobilité globale (incapacité des autres secteurs du transport à proposer des modes de substitution – rappelons à ce titre que l'opérateur ferroviaire national fait déjà face à un "mur d'investissement" et ne peut pas proposer de nouvelles liaisons)
- L'exception invoquée pour les outre-mer n'est pas garantie, ce point avait déjà été évoqué concernant la majoration de la taxe de solidarité mais n'a pas pu être appliquée pour le moment (exonération de l'augmentation de la taxe pour les DOM conditionnée à l'acceptation de la Commission Européenne)

Argumentaire

- Le coût de la mesure pour les compagnies en France est estimé à 4,2Md€. Ce montant signe la fin du transport aérien français. Il faut rappeler que cette proposition vient s'ajouter à la majoration de la Taxe de Solidarité qui devait déjà coûter 180M aux compagnies françaises (chiffre trafic 2019). Ceci représente une hausse du niveau de l'éco-contribution de 1900% pour un vol long-courrier en classe économique et de 2122% pour un vol long-courrier en classe affaire
- Concernant l'aviation d'affaire, l'impact sur un vol A/R Paris Bordeaux (<2000km) est une augmentation de 83,5% du prix du vol et pour un A/R Paris Istanbul est une majoration de 90,3% du prix du vol. Ces niveaux d'augmentation entraîneraient la destruction du pavillon français des opérateurs d'avions d'affaires. Ce secteur représente 117.850 emplois directs et indirects.
- Cette mesure est en contradiction avec le plan de relance du gouvernement, celui-ci prévoit la création de 160 000 emplois, la mise en place de cette mesure viendrait contrebalancer complètement ces efforts.

- Il convient de comparer les avantages inconvénients de cette mesure au regard d'autres mesures environnementales. Comme on vient de le voir, cette mesure serait destructrice d'emplois français et bénéficierait aux concurrents étrangers. Elle pourrait réduire les émissions de CO2 de 20 à 25 % si le marché n'était pas pris par les concurrents étrangers. Mais la baisse du trafic par les compagnies françaises sera en grande partie reprise par des compagnies étrangères, qui transiteront par des hubs concurrents proches de la France.
- Cette fiscalité pourrait se révéler contre-productive, en grevant les possibilités d'investissements des compagnies françaises, cette taxe diminue les possibilités de renouvellement de la flotte, levier le plus efficace pour réduire les émissions.
- Toute fiscalité doit être mise en place au niveau le plus global (idéalement mondial, a minima européen) pour éviter des phénomènes de fuite carbone et de perte d'emplois français, et doit participer à la transition du secteur en contribuant au financement des évolutions.

PROPOSITION SD-E2 : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)

VARIANTE Gouvernement SD-E2 : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 2h30)

Analyse des acteurs :

- Impact fort sur emplois/ PIB fort sur les Régions françaises
- Impact fort sur connectivité régionale (coup porté aux liaisons transversales, segment du transport domestique le plus dynamique qui répond à un besoin de mobilité des Français et des entreprises)
- Met en risque la pérennité du hub international de CDG et risque donc de se traduire par un report vers un autre hub européen d'une partie du trafic international, il serait pénalisé également par rapport aux autres aéroports européens en l'absence de passagers en correspondance venant des régions françaises (effets négatifs pour la connectivité de la France et son activité économique .
- si elle s'appliquait aux vols en correspondance, serait inefficace sur le plan environnemental (les passagers transiteront par les autres plateformes de correspondance européenne) et destructrice d'emplois et d'activité pour les compagnies aériennes françaises (et notamment Air France
- L'idée selon laquelle la suppression de l'offre aérienne se traduit par un report à due proportion sur le ferroviaire est absurde. Outre le recours à d'autres parcours aériens, l'usage de la voiture individuelle en sera aussi le bénéficiaire (augmentation des émissions de CO2). Quant au ferroviaire, l'augmentation de la demande, qui reste à quantifier, confrontée au

maintien du niveau de l'offre, conduira inmanquablement à une augmentation des prix. Cette mesure se traduira donc par une perte nette de mobilité, dès lors que la SNCF n'est pas capable de proposer des capacités additionnelles à hauteur de la perte de capacité avions (exemple : ligne Paris-Lyon déjà saturée). La SNCF ne peut non plus se positionner sur des flux à faible trafic, qu'il faut pourtant assurer, compte des investissements que le ferroviaire requiert, alors que l'aérien offre beaucoup de souplesse.

- Méconnaît l'impact qualité de service en particulier, pour les entreprises ayant fait le choix de s'implanter à proximité d'un aéroport pour des raisons de connectivité, qui verraient leurs trajets allongés

Argumentaire :

- Le report modal a déjà été effectué en France, les lignes aérienne non efficaces (Lyon, Bordeaux...) par rapport aux autres moyens de transport ne trouvent pas leur équilibre économique dans cet environnement concurrentiel. Les liaisons existantes répondent à un besoin économique, les supprimer met en danger des emplois et expose les territoires à des délocalisations d'entreprises (Michelin, Airbus...). Par ailleurs, les clients sont rationnels et choisiront le moyen de transport paraissant le plus adapté.

- Le tissu économique des aéroports et abords d'aéroport est très dynamique et se construit aussi grâce à l'efficacité de la desserte. L'impact qualité de service sera important pour ces acteurs dynamiques et créateurs d'emplois

- La notion de correspondance n'apparaît pas alors que cela représente les deux tiers des motifs de déplacements sur les vols intérieurs. Une telle interdiction aurait un impact direct sur la connectivité des outremer et la connectivité des régions à l'international, que ce soit pour les vols réguliers ou affrétés.

- 48,5% des vols de l'aviation d'affaires sont domestiques. L'impact de cette disposition est très difficile à évaluer. Elle ne devrait en aucun cas viser des vols non réguliers qui sont indispensables au maintien d'entreprises et d'emplois en province en dehors des très grandes métropoles

- Les efforts du secteur pour développer un avion décarboné seront vains pour les compagnies françaises, les premiers modèles pourront en effet opérer sur les moyens et courts courriers. Avec une telle législation ces avions ne pourraient pas être opérés en France

Proposition : Refus de la mesure, le transport aérien est complémentaire des autres moyens de transport, le passager est rationnel et choisira le moyen de transport le plus efficace.

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

Analyse des acteurs :

- Prise de risque compte tenu des incertitudes sur les besoins pouvant survenir à l'avenir (besoins liés développement durable, sécurité ou problèmes de riveraineté, etc.)

Argumentaire :

- Cette mesure ne doit pas empêcher les aéroports de réaliser dans l'avenir des investissements à forte valeur ajoutée écologique ou de qualité de service. Si l'avion vert nécessite de nouvelles infrastructures (par exemple stockage de l'hydrogène), les aéroports doivent pouvoir les réaliser afin d'accompagner au mieux la transition du secteur

Proposition de compromis : Il n'est pas pertinent de poser le principe d'une interdiction générale, mais plutôt de poser le principe que la déclaration d'utilité publique devra précisément juger si les motivations des extensions ou nouveaux aéroports sont pertinentes et légitimes (i) au regard des objectifs environnementaux fixés par le Gouvernement, (ii) au regard du principe de continuité territoriale et désenclavement des territoires et (iii) de qualité de service.

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

Argumentaire :

- Augmenter la fiscalité sur l'AVGAS, carburant très raffiné et rejetant très peu de microparticules, revient à pénaliser non seulement les professionnels de l'aviation (évacuation sanitaire, transport d'organe, opérations de secours, travail aérien ...) mais aussi tous les clubs qui font de l'école et contribuent largement à l'écosystème de l'aérien ; les aéroclubs sont en fait la 1ère école de pilotage en nombre de brevets délivrés, c'est donc par eux que peut massivement passer l'ensemble des messages et mesures en faveur de la transition énergétique ;

- Cette mesure méconnaît le rôle sociétal de l'aviation de loisir (exemple : diffusion de la culture aéronautique contribuant aux orientations vers les formations d'ingénieurs, de techniciens, formation des jeunes pilotes). Les fédérations des sports aériens mènent de nombreuses actions en milieu scolaire notamment, elles sont aussi délégataires du ministère des sports et selon le Code du sport, elles définissent notamment la pratique sportive, organisent les championnats à tout niveau en France, délivrent des titres, etc.

- Prélever davantage d'argent sur les pilotes et les aéroclubs à but non lucratif, ne conduit pas à dégager davantage de ressources pour poursuivre la transition écologique, que l'aviation légère a pourtant engagée depuis plusieurs années : installation de réducteurs de bruit, déploiement d'avion électrique déjà engagé par la FFA, nouveaux carburants, etc. Comme pour l'ensemble des acteurs de l'aérien, toute nouvelle charge pénalise les investissements du futur pour la transition énergétique.

Proposition : refus de la mesure ou a minima affectation du produit de la taxe à un fonds pour aider au financement de la transition énergétique (avions électriques, nouvelles motorisation, etc.)

PROPOSITION SD-E5 : Promouvoir l'idée d'une éco-contribution européenne

Analyse des acteurs : favorable sous réserve que le niveau de taxation soit raisonnable et ne s'inscrive pas dans une superposition des taxes

Argumentaires :

- Toute fiscalité doit se faire au niveau global afin d'éviter les distorsions de concurrence entre les acteurs.
- Le produit de cette taxe devrait être affecté à la transition écologique du secteur.
- Il faut néanmoins être conscient que les objectifs très ambitieux de l'Europe à l'horizon 2030 vont sensiblement accroître le poids des ETS pour les compagnies aériennes.
- Se pose également la question de l'articulation des ETS (européen) avec le dispositif CORSIA (mondial). CORSIA reste pour tous les acteurs du transport aérien le bon instrument de taxation et le transport aérien français souhaiterait éviter une superposition incohérente de fiscalité sur le carbone dans l'aérien.

Proposition : la substituer à la proposition amendée SD-E1

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

Impact chiffré Gouvernement : 10 à 150 M€, perte de 800 à 8500 emplois en fonction du coût de la tonne de CO2 (compensation 2 à 5 Mt CO2), avec les données trafic 2019

Analyse des acteurs :

- Mesure coûteuse
- Risque de ne pas améliorer l'image du secteur qui compense sans réduire ses émissions
- Souplesse nécessaire sur le choix des compensations

Argumentaire

- Cette mesure ne peut être retenue que dans le cas où l'éco-contribution n'est pas retenue, il faut éviter la double peine de compenser et payer l'éco-contribution.
- Certaines compagnies se sont déjà engagées dans une démarche de compensation, il apparaît de cette expérience qu'il est nécessaire d'avoir une certaine souplesse dans les conditions de mises en place de la compensation

Proposition de compromis : accepter la mesure en temps 2, sous réserve du retrait de la mesure SD-E1

PROPOSITION SD-E7 : Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions

Analyse des acteurs : favorable, le produit de l'éco-contribution européenne pourrait y être affecté

Argumentaire :

- Le biocarburant est un vrai levier pour la transition énergétique du secteur, le soutien doit être rapide afin de développer cet outil de décarbonation.
- Le produit de l'éco-contribution pourrait permettre d'accélérer la recherche dans ce domaine.

Proposition de compromis : favorable.

Proposition C2.2.2.4 : interdire les avions publicitaires

Argumentaire

- Ce secteur d'activité représente 40 TPE/PME, employant 100 personnes directement, générant plus de 1 000 emplois indirects.
- Plus largement, de nombreuses entreprises d'aviation générale, secteur représentant plus de 21 000 emplois, (travail aérien 250 entreprises SPO, ateliers d'entretien, etc.), fragilisées du fait de la distorsion de concurrence européenne (charges sociales et fiscales beaucoup plus lourde en France) sont de plus encore plus désespérément fragilisées par le COVID 19. De ce fait les sociétés de ce secteur sont obligées de faire de la publicité aérienne pour arriver à s'en sortir.
- Attachement des français, source : Médiamétrie : étude financée par la société Action Communication
 - 79% apprécient ce mode de communication
 - 79% déclarent apprécier ce mode de communication
 - 87% déclarent que l'avion n'est ni bruyant ni nuisible à leur tranquillité
 - 87% le trouvent évocateur de vacances et de plages
 - 60% pensent qu'il est valorisant pour les produits
 - 47% déclarent que c'est un support d'avenir
- Les avions publicitaires fonctionnent grâce à l'AVGAS un carburant extrêmement raffiné et générant très peu de microparticules.

- Un avion réalisant une campagne nationale (Calais-Monaco) émettra 1T de CO2 tout en générant 10 millions de contacts. Ce ratio démontre une efficacité énergétique certaine en comparaison du tournage d'un spot publicitaire en Afrique du Sud, de l'entretien d'un parc de panneaux ou d'une campagne internet (4% des émissions mondiales) nécessitant de nombreux serveurs.

- 10 Millions de contacts sur internet= 20 fois plus de GES qu'un avion publicitaire générant le même nombre de contacts.

Position : Refus de la mesure

Citizen's Climate Convention - September 16, 2020

Argument of the aeronautical professions to counter the conclusions of the CCC.

Preamble:

The French aeronautics and tourism sectors linked by their activity are French sectors of excellence. Recognized internationally, these activities help to promote France's influence around the world. Aviation and the aeronautics industry contribute 4.3% of the GDP to the French economy.

In the context of the health crisis that we are experiencing, these sectors of excellence are going through a major crisis of unprecedented magnitude. The traffic on which the reflection of this Convention was based is no longer at all that known by the companies. In 2020, traffic has fallen by 60 to 65% compared to 2019. Any addition of taxes in this context could be fatal to this sector of French excellence.

The sector shares the objective of the Citizen's Convention to reduce emissions; it is the first industrial sector to have established an institution to reduce its emissions. Nevertheless, it is necessary to discuss together the means to achieve this objective.

The air transport is part of a proactive and long-term approach to reducing CO2 emissions. This is evidenced by the significant improvement in emissions for new generations of aircraft, the CORSIA system, the ETS mechanism, the increasingly broad implementation of compensation mechanisms, research and development on green aviation, the development of the biofuel sector and other initiatives both in flight and on the ground.

Aircraft manufacturers conduct research activities which have enabled significant technological progress. This investment, led by CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile), in research actions materialized in particular, in 2019, by an investment of € 3.2 billion in Research and Development by the company Airbus, of which € 2.2 billion for Airbus Commercial, mainly to design and develop aircraft for sustainable and carbon-free air transport. The new generation of Airbus aircraft, consisting of the A320 NEO, A330 NEO and A350, allows a further reduction of 20 to 25% of CO2 emissions, with a significant reduction in noise

The environmental progress of air transport is superior to all other industries even though it is one of the least polluting industries in the world, around 2% of global emissions in absolute value, and one of the sectors showing growth almost continuous traffic over the period.

The entire sector shares the well-established conviction that a successful energy transition will only be possible with the cooperation of all stakeholders (designers, operators and maintainers of aircraft, airport infrastructure manager, air traffic control services, etc. etc.) within the

framework of responsible and incentive public policies (national and local), mobilizing the necessary financial resources.

The vision of the air transport sector is not to oppose modes of transport but to exploit and develop complementarities according to the relevance of each. This combination of transport modes will thus allow future generations to continue to travel with total respect for our planet.

However, it should be kept in mind that air transport is part of a global market, the penalization of only French players by taxation or isolated restrictive measures will have the effect of destroying jobs in France and relocating them to others countries, with no perceptible impact on global emissions.

Industrial excellence

- Massive loss of GDP (- € 6bn) and jobs (minimum 150,000 direct and indirect jobs) and traffic (-19%) for France and specifically the Regions, and disappearance of an industrial sector of excellence for the country. France is, along with Great Britain and Germany, one of the few countries, along with the United States, to have the entire sector: the aviation industry, companies and airports.
- Contradictory with the government's desire to support the industry and to make the French aeronautics sector the leader in green aviation of tomorrow (€ 15bn).
- Irreversible loss of air connectivity, even though electric planes for short distances from the 2020s and hydrogen planes from the 2030s could allow zero CO2 air mobility.

Employment

- On a French scale, civil aviation, including aeronautical construction, contributes 4.3% of the national GDP and generates 320,000 direct jobs. Air transport, which is one of the components of civil aviation, is a safe and accessible mode of transport that enabled more than 200 million passengers to travel in 2019 from and to French airports in mainland France and Overseas - about half of which are foreign tourists. As such, airports are also real catalysts for local development with more than 570,000 jobs supported in France. Associated with airlines as well as the partner companies in this sector of activity and the actors of the local authorities, they are one of the engines of the tourist activity of France which represents approximately 8% of the French GDP.
- Air transport jobs concern all socio-professional categories (handlers, mechanics, executives, pilots, hostesses ...), these jobs have the particularity of being in large majority not relocatable.
- Such destruction would be contradictory with the government's ambition of the recovery plan (€ 15bn) to create 160,000 jobs and preserve skills, while the measures mentioned could be the source of the destruction of more than 150,000 direct and indirect jobs and induced in France

Land use planning and connectivity

- Net loss of mobility on French territory, given the inability to develop alternatives (SNCF's investment capacity, which is already saturated for the next 10 years). The interior lines, in particular the transverse lines make it possible to effectively connect the regions to the regions.
- Massive destruction of air connectivity for France with disastrous economic and social impact for the territories, risk of refocusing economic activity in Ile de France: contrary to the government's decentralization objective
- The drop in traffic in France is contrary to the target of 100M tourists to France per year
- Limitation of the mobility of the French ("daily plane")

Climate.

- Air transport is part of a global market; the sacrifice of French air transport will have no significant impact on emissions on an international scale
- The decrease in traffic in France and the deporting of passengers to other European hubs could ultimately increase the carbon footprint of passengers by extending the flight time to reach a destination.
- Air transport is not the problem; it is the solution (energy transition support for the sector)
- If there are to be taxes on air transport, to support the greening of the sector, ecological tax revenues must be allocated to the sector
- In a pragmatic way, airlines seek to limit their fuel consumption because this is one of their main cost items (30 to 35% of operating costs).