



POUR UNE STRATÉGIE NATIONALE DE RECONQUÊTE POUR L'EMPLOI ET LA COMPÉTITIVITÉ

DÉFENSE ET PROMOTION DU SECTEUR AÉRIEN EN FRANCE

Mars 2017

UNE SITUATION D'URGENCE POUR L'ENSEMBLE DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

Engagées dans une concurrence internationale depuis longtemps, les entreprises françaises de l'aérien doivent pouvoir s'appuyer sur une nouvelle stratégie nationale de l'État français.

> Enjeux au niveau européen

SIMPLIFICATION / un contexte réglementaire européen d'application directe face à une déclinaison française à simplifier et à harmoniser.

COMPÉTITIVITÉ / un cadre fiscal spécifique à la France et pénalisant pour la compétitivité du pavillon français.

EMPLOI / des impacts socio-économiques conséquents : un mouvement enclenché de destruction d'emplois et de délocalisation des emplois qualifiés.

DÉVELOPPEMENT / un risque d'une perte de maîtrise de la stratégie des dessertes du territoire à moyen et long termes.

La différence de charges salariales entre les pays de l'Union européenne n'est plus tenable : avec plus de 10 points d'écart entre la France et la moyenne européenne.

> Enjeux au niveau mondial

CONCURRENCE / des conditions de concurrence inéquitables à l'échelle mondiale.

ATTRACTIVITÉ / la préservation de l'attractivité nationale.

SOUVERAINETÉ / le développement d'un pavillon national participe du rayonnement et de l'influence de la France.

PÉRENNITÉ / le maintien d'une présence historique et pérenne des entreprises françaises dans le transport aérien mondial.

Les compagnies aériennes soutenues par leurs États nationaux bénéficient d'un allègement ou d'une exonération de redevances passagers, de participation aux charges des infrastructures et de sûreté.

« Notre objectif n'est pas seulement de survivre. Nous sommes dans une perspective de croissance avec des créations d'emplois à la clé. Nous voulons être mis au même niveau que nos concurrents. »

FNAM

AILLEURS DANS LE MONDE

Des stratégies nationales assumées ont permis le développement de compétiteurs qui ont su profiter de la dynamique du marché français, aux dépens du pavillon français.

Des concurrents européens se sont restructurés avec succès dans des contextes nationaux favorables (IAG : British Airways, Iberia, Vueling, Lufthansa Group).

Sans stratégie nationale, des compagnies n'ont pas pu se restructurer et renouer avec la croissance. Elles ont disparu ou sont passées sous pavillon étranger (Alitalia).

Soutenues par leurs pouvoirs publics et des stratégies nationales, des compagnies émergentes enregistrent des croissances exponentielles (Compagnies du Golfe, Norwegian Air International).



UNE PRIORITÉ SOCIALE

PRÉSERVER, DÉFENDRE ET DÉVELOPPER LES EMPLOIS EN FRANCE



Le secteur aérien français a déjà perdu **11 000 emplois en France sur les 5 dernières années** et **16 000 emplois** (plus de 15 % du secteur) sont menacés sur les 5 prochaines années. La majorité de ces destructions d'emplois concerne des emplois qualifiés dans les compagnies françaises.



POURQUOI ?

Au niveau mondial, des compagnies bénéficient de soutiens financiers étatiques directs ou indirects, pratique déloyale pour les compagnies européennes et françaises en particulier.

Dans le cadre de l'ouverture des marchés européens, des compagnies low cost exploitent les failles de la réglementation européenne avec des contrats de navigants atypiques – travailleurs indépendants. Elles créent des filiales « boîte aux lettres » dans les pays où la fiscalité et les charges sociales sont les plus compétitives. Des phénomènes analogues sont constatés dans le domaine de la maintenance en ligne.

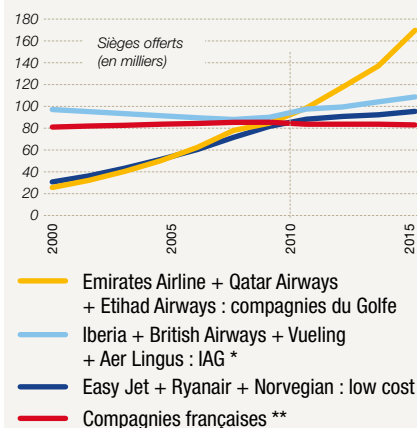
Sans personnel basé en France, ces compagnies ont une activité au départ de France sans s'acquitter de charges sociales.

Comparer la compétitivité

Pour le cas français :

- des coûts en ligne à l'heure de vol du personnel navigant français parmi les plus élevés au monde,
- des charges sociales supérieures à la moyenne européenne,
- une surtaxation des compagnies françaises unique au monde,
- un empilement de réglementations incohérentes entre elles...

Évolution des sièges offerts par les compagnies aériennes 2000-2015



Sources : Observatoire de l'Aviation Civile (DGAC), Rapports annuels (IAG), JP Airline-fleets International. Analyse & retraitements FNAM
 * Données IAG 2015 retraitées.
 ** Air France 2014 interpolé.

LONG-COURRIER UNE CROISSANCE EXPONENTIELLE DES COMPAGNIES DU GOLFE.

Il y a quatre ans, Emirates Air Lines avait le même nombre d'avions long-courriers qu'Air France KLM, en 2020, ils en auront le double.

MOYEN-COURRIER EN EUROPE L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX ACTEURS LOW COSTS.

D'ici 2020, les flottes de Ryanair et Easy Jet seront deux à trois fois plus importantes comparées à Air France-KLM.

CONSÉQUENCE : la France risque de perdre la maîtrise de ses dessertes et de sa connectivité avec l'international.

↘ **17** POINTS DE BAISSSE DE LA PART DE MARCHÉ DU PAVILLON FRANÇAIS DEPUIS 2000 !

↘ **-9,8 %** pour les effectifs de la branche en 5 ans dont

↘ **-7,5 %** pour les personnels navigant sur 5 ans



« L'exploitation d'une desserte avec **un avion basé en France génère 4 fois plus d'emplois** qu'un avion non-basé sur le territoire national. »

ECAD, université allemande



QUELLES SOLUTIONS ?

Une flexibilité sociale, administrative et réglementaire.

Une simplification réglementaire des référentiels (loi, jurisprudence...).

Une harmonisation sociale au niveau européen.

Un plan national de lutte contre les pratiques illégales de compagnies concurrentes comme l'emploi de faux indépendants ou de travailleurs détachés.



Lutter ensemble contre le dumping social

En tant que partenaire institutionnel du dialogue social à l'échelle de la branche, la FNAM contractualise les rapports sociaux et négocie les conventions collectives relatives aux conditions d'emploi et de travail. L'ensemble des partenaires sociaux doivent se mobiliser pour homogénéiser une définition et une mise en oeuvre de normes sociales européennes.



Dumping social : le cas de Norwegian Air Shuttle (NAS)

Sans être membre de l'Union européenne la Norvège fait partie de l'espace économique européen (EEE) et a signé l'accord transatlantique de ciel ouvert entre les USA, l'UE et l'EEE.

Conditions exigées par les États-Unis pour opérer sur leur territoire.

Dès sa création NAS a basé beaucoup de ses navigants en Asie (Singapour, Thaïlande) pour échapper aux contraintes sociales européennes alors même qu'ils réalisaient l'essentiel de leur activité au départ de l'Europe. Aujourd'hui où, dans le cadre de son développement vers les USA et bien que son CTA (Certificat de transporteur) norvégien lui permette d'opérer tous les vols sous son propre pavillon, NAS a créé des filiales en Irlande (NAI) et au Royaume-Uni (Norwegian UK) afin d'échapper aux contraintes imposées par la loi norvégienne et également de bénéficier d'un environnement fiscal et social très avantageux par rapport à celui prévalant en Norvège. Les autorités américaines viennent de délivrer un permis d'opérer vers les États-Unis à NAI sur la base des engagements des dirigeants de cette compagnie à appliquer les lois sociales en vigueur. À ce jour, pour ce qui concerne NUK, l'administration américaine n'a pas accordé le bénéfice définitif de l'accord de ciel ouvert.

Les seuls vols à destination des USA qui sont aujourd'hui opérés à partir de Gatwick le sont sous pavillon norvégien et en continuation d'Oslo et autres villes européennes.

En ayant contesté juridiquement la décision américaine la Commission européenne a apporté, de facto, son soutien à une forme de dumping social pratiquée de façon systématique par NAS. Une concurrence loyale entre les opérateurs européens implique que les dispositions sociales et fiscales applicables aux personnels navigants soient celles de leur lieu effectif de travail et non pas celle d'une affectation fictive, fût-elle européenne.

UN IMPÉRATIF STRATÉGIQUE

UNE STRATÉGIE NATIONALE, UN ENGAGEMENT DE L'ÉTAT

L'État n'a aucune stratégie pour le transport aérien français. Ce manque est à l'origine de la perte de compétitivité du pavillon français.

L'État français a concentré son action sur la fiscalité et le champ réglementaire, spécifiques au transport aérien et à la France contrairement aux États-Unis, à la Chine, aux Pays du Golfe ou encore à l'Allemagne.

La France n'a pas créé les conditions favorables au développement de ses compagnies ; les pavillons de complaisance se multiplient.

Finir par se reposer sur des transporteurs étrangers pour relier la France au monde entier sera une source de vulnérabilité pour l'économie du pays et de ses territoires (Rapport du Député Bruno Le Roux, novembre 2014).

L'État a le choix entre 2 rôles : opérateur fiscal ou régulateur d'un secteur économique stratégique et essentiel au développement des territoires et du rayonnement de la France.

POURQUOI ?

La folie des taxes de la puissance publique

- *Taxe de solidarité alimentée essentiellement par la France.*
- *Inflation des coûts du contrôle aérien.*
- *Coût additionnel à venir de 700 à 900 M€ pour les équipements français de sûreté sur 5 ans.*
- *Taxes d'aéroport qui s'envolent*
- *Dans les taxes spécifiques, il a existé des processus d'écrêtement qui alimentent le budget général de l'État.*

La France n'a pas pris les mesures nécessaires pour protéger les salariés français au niveau européen contre le dumping social

- *Sans contrôles, les pavillons de complaisance se multiplient ainsi que les contrats de travail atypiques.*

L'État a laissé perdurer un contexte réglementaire défavorable aux entreprises françaises

- *En Europe, seules les compagnies françaises doivent se conformer à deux échelons de réglementation opérationnelle : réglementation française et normes européennes.*

« L'État intervient dans le secteur aérien avec des objectifs contradictoires et son action est menée au fil des décisions et arbitrages, apparemment sans logique d'ensemble ni stratégie. »

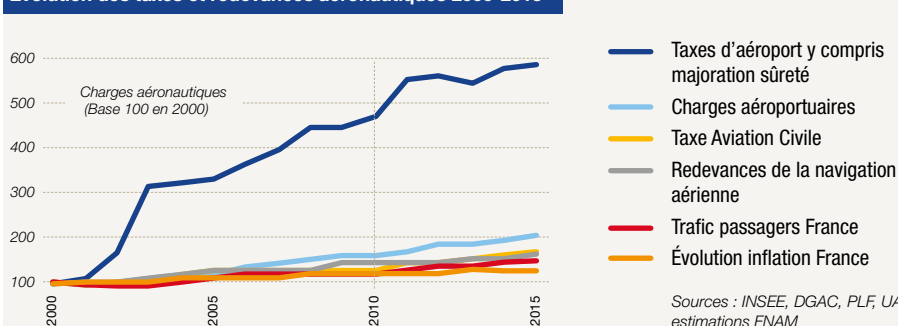
Rapport de la Cour des comptes, septembre 2016

L'État n'assure pas sa mission d'intérêt général : la sûreté

- La France est le seul pays au monde où les coûts de sûreté dans les aéroports sont intégralement supportés par les compagnies à travers la Taxe d'Aéroport (TAP) incluse dans le prix du billet.
- L'augmentation des coûts de sûreté est de 500 % depuis 2001.
- Le système de sûreté repose sur un « millefeuille » réglementaire très coûteux cumulant exigences européennes et mesures françaises spécifiques.
- « Les charges de sûreté sont en moyenne 35 % plus élevées dans nos aéroports que chez leurs homologues européens ».

Source : rapport du sénateur Vincent Capo-Canellas.

Évolution des taxes et redevances aéronautiques 2000-2015



QUELLES SOLUTIONS ?

Le rétablissement de **principes concurrentiels** équilibrés

La **simplification** du cadre réglementaire

Le desserrement de **l'étai fiscal**

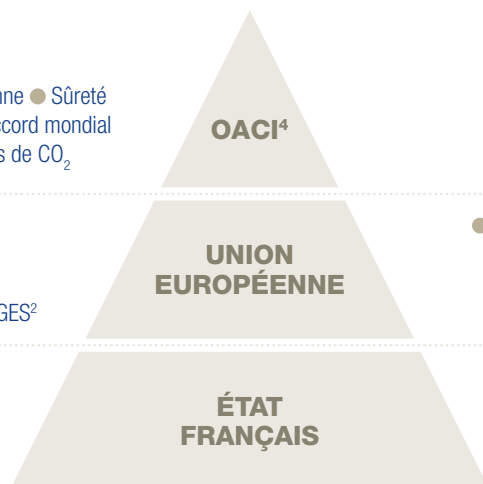
Une **action coordonnée** au niveau européen et mondial

ATTRIBUTIONS

● Normes techniques ● Sécurité aérienne ● Sûreté aérienne ● Développement durable : Accord mondial pour un système de réduction émissions de CO₂

● Droit des consommateurs ● Sécurité aérienne (EASA¹) ● Politique de la concurrence ● Développement durable (EU-ETS), lutte contre les émissions de GES²

● Fiscalité et taxes ● Sécurité aérienne (DGAC³) ● Sûreté aérienne ● Droit du travail ● Développement durable : création de normes



LEVIERS D' ACTIONS POSSIBLES

● Un mandat clair pour les représentations permanente française
● Coordination de l'action : OACI, CEAC⁵, UE

● Un mandat clair pour défendre le pavillon français, renforcer la présence française, ● Coordination de l'action : CEAC, UE et l'État français ● Lutter contre la concurrence déloyale
● Harmonisation fiscale, sociale et réglementaire

● Stratégie nationale à définir en lien avec « Strategy Aviation » de la CE touchant tous les champs ● Pause ou moratoire fiscal
● Application de la réglementation européenne en l'état ● Investissement de l'État dans la sûreté
● Contrôles contre le dumping social ● Flexibilité

1/ EASA : Autorité européenne en matière de sécurité aérienne.

2/ GES : Gaz à effet de serre.

3/ DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile.

4/ OACI : l'Organisation internationale de l'Aviation Civile Internationale, fondée en 1944, participe à l'élaboration des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international.

5/ CEAC ou la Conférence européenne de l'aviation civile a été créée en 1955 à l'initiative du Conseil de l'Europe. Elle joue toujours un rôle important dans la gestion de la circulation aérienne en Europe.

POUR ACTION : UNE STRATÉGIE NATIONALE

La nécessité d'une stratégie pour le secteur aérien français a été confirmée par la Cour des comptes et le rapport du Député Bruno Le Roux. L'économie française et certains secteurs tels que le tourisme dépendent d'un transport aérien français solide et indépendant pour leur développement.

L'État doit porter une stratégie nationale de long terme du transport aérien pour créer des conditions saines de concurrence

- Réguler le secteur au niveau européen pour lutter contre une concurrence déloyale.

Restaurer des marges de manœuvre des compagnies aériennes pour sauver et préserver l'emploi en France

- Promouvoir les emplois aériens basés en France.
- Accélérer la simplification administrative pour plus de flexibilité.

Un cadrage sur les taxes et redevances pour retrouver le chemin de la compétitivité

- Stabiliser et baisser les charges aéronautiques (pause ou moratoire fiscal).
- Partager la responsabilité et les coûts de la sûreté aérienne entre l'État et les entreprises du secteur.

Poursuivre la simplification réglementaire pour en finir avec une surinterprétation systématique des textes européens

- Application des textes européens entraînant la suppression des textes français redondants.



LA FNAM

FÉDÉRATION NATIONALE DE L'AVIATION MARCHANDE



La FNAM fédère 10 métiers au travers de 8 groupements professionnels :

les compagnies aériennes, (Air France, Aigle Azur, Air Caraïbes, Chalais Aviation, Corsair International, Hop ! Air France, Transavia, XL Airways, Dassault Falcon Service, Air Calin, Airbus Transport International), les principaux assistants en escale (GEH, Groupe 3S Alyzia), le transport de fret, l'aviation d'affaires, la maintenance aéronautique, les services aéroportuaires, le transport par hélicoptères, l'aviation générale, la formation aéronautique, les drones et les aéroports.

La FNAM représente 95 % des activités du secteur aérien.

LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS⁶ : UN SECTEUR ÉCONOMIQUE CLÉ POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

- Une place significative dans le transport aérien mondial
- Un hub majeur en Europe
- Un maillage français des aéroports significatif, outil de désenclavement des territoires
- Une connectivité performante de nos territoires avec le monde
- Un secteur indispensable à l'attractivité touristique en France
- Un facteur clé dans le choix de l'implantation des entreprises

6/ Hors construction aéronautique.

23 Mds €

de CA dont les 3/4 pour les compagnies aériennes.
/ Plus de 50 milliards d'euros de retombées
pour l'économie française, soit 2 % du PIB.

1 compagnie nationale 23 compagnies aériennes

Le Groupe Air France représente 66% du secteur
au côté des 23 compagnies aériennes majeures
(> 10 000 passagers par an), 400 avions
commerciaux, 116 opérateurs.
/ Des entreprises en développement sur tous
les segments.

16 aéroports

de plus d'1 million de passagers par an,
160 aéroports desservis commercialement.
/ Un maillage territorial au service du développement
des territoires et garant de la souveraineté française.

500 000 emplois

dont près de 100 000 emplois directs dans
le secteur marchand.
/ Un enjeu majeur : maintenir ces emplois à forte
valeur ajoutée et qualifiés en France.

150 millions de passagers

dont 66 millions par des compagnies aériennes
françaises et les 2/3 en Ile-de-France.
/ L'avion : un mode de transport de masse sûr
et rapide.

Contact Présidence :
01 45 26 23 24
info@fnam.fr
28, rue de Châteaudun
75009 PARIS

WWW.FNAM.FR