

Position FNAM*

Déclaration du transport aérien français

Le transport aérien traverse la pire crise de son histoire. L'aviation commerciale, l'aviation d'affaires, les assistants en escale, les aéroports, les hélicoptères, sont immobilisés et mettent tout ou partie de leurs salariés au chômage partiel pour une période qui pourrait durer plusieurs mois. Près de 100 000 salariés du secteur sont menacés ou sont déjà en chômage technique au 30 mars 2020.

Les compagnies aériennes régulières font face à une chute du trafic de plus de 95% et n'opèrent quasiment plus à l'exception de vols de rapatriement et de continuité territoriale. Sur le territoire métropolitain, seules Toulouse, Nice et Marseille sont desservies au départ de Charles de Gaulle par Air France.

L'aviation d'affaires française (avions entre 5 et 15 places), qui était le 1^{er} pavillon en Europe il y a encore 15 ans et qui a régressé au 3^{ème} rang depuis, est désormais en situation d'arrêt total à l'exception de quelques vols sanitaires ou de réquisitions.

A peine rénové et réorganisé, l'aéroport d'Orly qui tournait au ralenti depuis plusieurs semaines, sera fermé le 31 mars, tout un symbole !

Selon, Alain Battisti, Président de la FNAM et de Chalais Aviation : « *Personne à ce jour ne connaît la durée de la crise sanitaire et de ce fait, son impact économique réel sur le secteur dépendra de la gradualité de la reprise de la demande. La FNAM reste malgré tout positive face à cette situation. Elle salue les premières mesures prises par le gouvernement - report des cotisations sociales, possibilité de prêts garantis par l'État - et l'action de Jean-Baptiste Djebbari, Secrétaire d'État aux Transports, qui permet en particulier de faire avancer les sujets auprès de la commission européenne qui prend avec retard la mesure de l'ampleur des problèmes.* »

En conclusion, la FNAM souligne que la situation des compagnies aériennes françaises est simplement catastrophique ; l'ensemble du secteur vit un choc sans précédent. Face à cette situation, les mesures prises par le gouvernement sont nécessaires mais ne seront pas suffisantes pour sauvegarder le pavillon français en situation de survie.

Il convient d'ores et déjà de réfléchir aux aménagements du cadre fiscal et social du transport aérien français qui seront nécessaires pour permettre aux compagnies françaises de contribuer à l'indispensable reprise de l'activité économique du pays.

A ce jour, les États-Unis ont débloqué 58 milliards de dollars pour leurs compagnies dont 25 milliards d'aides directes. La Norvège a sauvé provisoirement Norwegian pourtant entrée dans la crise avec un endettement record, mais aussi Wideroe, sa compagnie régionale. SAS elle-même a reçu le soutien de l'État.

Pour mémoire : *Interview d'Alain Battisti, Président de la FNAM* et de Chalais Aviation parue sur le site de TourMaG.com le 25 mars dernier : "Tout le monde est menacé de disparition, y compris Ryanair" : https://www.tourmag.com/Alain-Battisti-Fnam-Tout-le-monde-est-menace-de-disparition-y-compris-Ryanair_a103028.html*

(cf. Annexe)



A propos de la FNAM* - Fédération Nationale de l'Aviation Marchande

La FNAM, principale organisation professionnelle du secteur aérien, représente plus de 95 % du transport aérien. Au travers de 8 groupements professionnels dont la CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien) et la CSAE (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale), elle fédère 10 métiers et représente plus de 370 entreprises (soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 emplois dans les compagnies aériennes et 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports). Par ailleurs les autres secteurs comptent pour près de 20 000 emplois.

Contacts :

FNAM – Brigitte Barrand, Directrice de la communication et des Affaires Publiques –

Tél : 06 08 71 82 59 – brbarrand@fnam.fr

Agence GroupExpression (Bureau de presse FNAM) – Perrine Hauet

Tél : 06 86 72 94 35 – perrine@groupexpression.fr - Plus d'informations sur www.fnam.fr -

Annexe

Interview d'Alain Battisti, Président de la FNAM et de Chalais Aviation
parue sur le site de TourMaG.com le 25 mars dernier :*

"Tout le monde est menacé de disparition, y compris Ryanair »

TourMaG.com - Vous réclamez un « plan Marshall » pour le secteur aérien. Comment dialoguez-vous avec le gouvernement et quelles mesures demandez-vous concrètement ?

Alain Battisti : Pour l'instant, il n'existe pas de plan réellement défini pour l'aérien. Le secteur - compagnies, aéroports, sociétés de handling, etc. - bénéficient des mesures générales comme le chômage partiel, qui sont opportunes et nécessaires.

Ce que je crains, c'est que cela ne suffise pas dans la mesure où les compagnies réalisent zéro de chiffre d'affaires et ce pour une durée que nous ne connaissons pas.

Nous sommes en contact permanent avec le Gouvernement. Nous discutons avec le Ministre des transports quotidiennement et avec Bruno Le Maire et Muriel Pénicaud, une fois par semaine. Nous sommes en même temps plongés dans l'opérationnel et notamment les rapatriements pour lesquels Air France apporte un soutien décisif.

Nos demandes économiques sont prises en compte partiellement mais il y a trop d'inconnues à cette heure. Bruno Le Maire a annoncé, mardi 24 mars 2020, des aides pour Air France.

TourMaG.com - Justement, est-ce qu'un renforcement de la participation de l'Etat dans Air France serait une bonne solution ?

Alain Battisti : Je l'ignore. J'imagine que ce n'est pas la seule solution qu'il faudra mettre en place. Actuellement, Iata prévoit des pertes colossales de 252 milliards de dollars pour le transport aérien mondial. Nous vivons tous la même catastrophe, entreprise par entreprise.

TourMaG.com - Il n'y a en effet pas qu'Air France. Derrière la compagnie nationale, les autres transporteurs français sont-ils plus exposés aux risques de défaillance ?

Alain Battisti : Ils ne sont ni plus, ni moins exposés. C'est plus compliqué que ça. Même s'il n'y a pas eu d'annonce officielle du Gouvernement pour les autres compagnies, nous discutons du sujet en permanence. Les décisions viendront dans quelques jours. Le secteur, nos salariés et fournisseurs ne comprendraient pas que seule Air France soit aidée.

TourMaG.com - Mais six mois après les disparitions brutales de XL airways et d'Aigle Azur, soyons francs, qui a le plus de chance de disparaître maintenant ?

Alain Battisti : Je ne spécule pas sur la disparition des compagnies car on n'en sait rien du tout. Nous vivons un séisme planétaire, il ne faut pas se tromper. Même des compagnies extrêmement puissantes comme les américaines sont en train de demander plusieurs dizaines de milliards de dollars d'aides. Tout le monde est menacé de disparition, y compris Ryanair !

La suite dépend de tellement de facteurs, tellement d'inconnues, de l'attitude des actionnaires, de chaque compagnie, des loueurs d'avion, des Etats, des salariés, et surtout de l'attitude des clients « post crise »... L'histoire est en train de s'écrire !

TourMaG.com - Comment et quand envisagez-vous dès lors la sortie de crise ?

Alain Battisti : Il est extrêmement difficile d'imaginer le redémarrage. Je pense à un redémarrage en V avec une montée en puissance et un retour à la normale extrêmement lent et progressif. Je pense au mieux à une durée de 12 à 18 mois pour revenir à une situation stabilisée... Pour ce qui est du voyage d'affaires, on peut déjà anticiper une reprise lente, en fonction de l'impact de la crise économique sur les acteurs économiques.

Pour le voyage de loisirs, il est clair qu'il y aura en juillet et en août un nouvel appétit de voyager. Mais nul ne sait quelles seront les conséquences psychologiques, sociologiques et pécuniaires du confinement pour les voyageurs individuels, les familles.

On ne mesure pas encore bien quelles seront les nouvelles habitudes et besoins de voyages. Il y aura un avant et un après coronavirus, nous ne considérerons vraisemblablement pas nos vies et nos habitudes de voyages de la même façon.