

Améliorer la compétitivité du secteur aérien français

Cahier technique n°1

→ **Valorisation économique et
sociale du transport aérien**

Quelle définition pour le transport aérien ?

Selon la nomenclature d'activités françaises, le transport aérien regroupe les activités régulières (code NAF 62.1Z) et le transport aérien non régulier (code NAF 62.2Z).

Le transport aérien régulier regroupe le transport de personnes, de marchandises et de courrier sur des lignes régulières et selon des horaires déterminés. L'ensemble des vols charters, même réguliers, est exclu de cette classe.

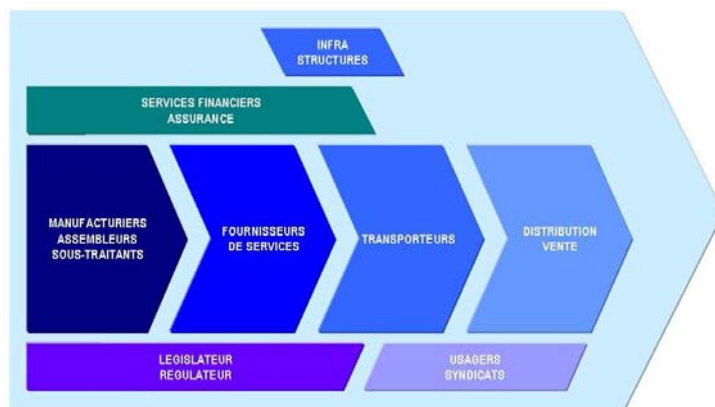
Le transport aérien non régulier regroupe les transports aériens de personnes et de marchandises réalisés par les charters, les avions-taxis, les locations d'avions avec pilote, ou encore les excursions aériennes. Les autres activités aériennes telles que les baptêmes de l'air, le parachutisme, les promenades en montgolfière, etc. ne sont pas assimilées à du transport aérien mais à des services récréatifs et services liés au sport.

Le transport aérien, un outil indispensable de nos sociétés d'échanges

Le trafic aérien mondial est en constante augmentation depuis 10 ans, indépendamment des événements géopolitiques récents. En 2001, l'activité « transport de passagers » est estimée à 364 milliards de dollars, en augmentation de 77% par rapport à 1991. La croissance du transport aérien de fret est de 9% par an, soit en moyenne 3 points de plus que celle du trafic passagers.

La demande de transport aérien est principalement induite par la croissance économique, qui s'appuie dans un contexte mondialisé sur un besoin important d'échange et de mobilité des biens et des personnes. Le secteur du transport aérien répond ainsi à la fois aux demandes des ménages (voyages à titre personnel) qu'à celles des entreprises dans leur besoin de déplacement de leurs personnels (voyages d'affaires) et d'échanges de marchandises.

Vecteur essentiel du développement de l'économie en tant que service aux différentes branches d'activité, le transport aérien contribue également de lui-même à la création de richesse au sein de la chaîne de valeur, participant de la constitution du Produit Intérieur Brut, aux travers de ses impacts économiques et sociaux (directs, indirects, induits et catalyseurs¹).



Source : Analyse BT Consulting

¹ cf. annexe

1 Le transport aérien, une réponse à de multiples besoins

La demande de transport aérien exprimée par les clients porte essentiellement sur l'augmentation du nombre de fréquences, l'augmentation du nombre de destinations desservies, le développement d'une tarification avantageuse, le respect des délais et l'optimisation des horaires.

Synthèse qualitative des impacts du transport aérien en France

Importance relative de ces impacts liés aux

	Vols passagers			Vols fret		
	Vols réguliers	Vols charters	Vols Low-Cost	Fret "général cargo"	Fret express	Fret postal
Attractivité des bassins d'emplois régionaux						
Compétitivité des entreprises						
Aménagement du territoire						
Desserte des régions touristiques						
Investissements directs en France et à l'étranger						
Echanges extérieurs						
Contribution à l'activité économique						
Contribution à l'emploi						

Importance relative significative
 Importance relative forte
 Importance relative critique

Source : Analyses KPMG Consulting France / BT Consulting

L'offre de transport des compagnies aériennes répond ainsi à différentes grandes catégories de besoins :

- Les besoins économiques des entreprises ;
- Les besoins de transport des individus ;
- Les besoins d'aménagement du territoire ;
- Les besoins du développement touristique.

1.1 Une réponse aux besoins économiques des entreprises

Le transport aérien est devenu un facteur clé de compétitivité et de succès pour les entreprises, en favorisant les échanges et les liens entre les acteurs. La globalisation des marchés et l'adaptation des structures d'organisation à des couvertures géographiques plus vastes a engendré le besoin accru d'un vecteur de transport performant et rapide, tant pour les biens et marchandises que pour les personnes. En ce sens, le transport aérien s'intègre désormais pleinement dans les processus de production des entreprises et répond au besoin de mobilité de leurs personnels.

1.1.1 Un besoin en transport de passagers

En France, près d'un passager aérien sur 2 voyage pour motif professionnel (48% des déplacements pour motif « Affaires »² - 38% des passagers parisiens³). Ce constat est structurant pour l'offre de transport aérien, afin de répondre à la demande des entreprises :

- Des vols directs permettant l'aller-retour dans la journée dès que l'importance des flux l'autorise en moyen-courrier ;
- Un vaste choix de fréquences pour mieux répondre aux contraintes de la clientèle « affaires » ;
- L'organisation de correspondances rapides et fiabilisées pour les petits flux qui ne justifient pas l'instauration d'une liaison directe.

Critères essentiels à la localisation d'une entreprise

Trois premiers critères cités	% des répondants jugeant ce critère "absolument essentiel"
1. Disponibilité d'un personnel qualifié	59%
2. Accès facile aux marchés clients ou fournisseurs	57%
3. Liens de transport performants avec l'international et les autres villes	51%

Source : Sondage Cushman & Wakefield, Oct 02

Les critères de localisation retenus par les entreprises confirment ce besoin économique de transport, qui fait de l'accès facile aux marchés clients ou fournisseurs et des liens de transport performants avec l'international et les autres villes des critères majeurs dans le choix de leurs sites.

1.1.2 Un besoin en transport de fret 'cargo'

Les clients recourent au transport par vol 'cargo' pour acheminer des colis / marchandises (volumes parfois importants, forte valeur) notamment vers des destinations transcontinentales lorsque les délais de livraison sont inférieurs à trois semaines, ou si leur valeur justifie le recours à l'aérien (à défaut, le mode de transport utilisé sera majoritairement le maritime).

A titre d'exemples, on citera les transports de denrées périssables (fleurs exotiques, poussins, etc.), dont l'acheminement ne serait pas possible autrement, ou les industries dont les produits ont un cycle de vie court (l'obsolescence programmée de certains produits impose des temps de transport et de commercialisation courts).

1.1.3 Un besoin en transport de fret express

Le transport express est un facteur essentiel du soutien de la compétitivité de l'économie. Le fret express accroît le commerce, la productivité et l'investissement.

Les entreprises clientes des expressistes exigent un service fiable, compétitif et de qualité, dans un environnement international et très concurrentiel. Dans ce contexte cela suppose :

² Source : Enquête IPSOS ITA

³ Source : Enquête passager ADP 2000/2001

- Une gestion des stocks en “flux tendu” ou “juste à temps” : les entreprises cherchent à adapter la production et la livraison de leurs produits à la demande de leurs clients ; le fret express leur permet de livrer vite et bien la juste quantité et le juste produit ;
- Des utilisations souvent très spécifiques : industrie pharmaceutique, industrie automobile, industrie aéronautique, activités high-tech, etc ; développement du commerce électronique. d'importation.

Selon une étude sur « l'impact du secteur du transport express »⁴, 44% des entreprises ont fréquemment recours au transport express (74% des entreprises de plus de 500 salariés). 40% des clients de l'express des régions excentrées considèrent ce service comme très important pour leur compétitivité.

1.1.4 Un besoin en transport de fret postal

Le territoire français impose des contraintes particulières à la desserte postale : la surface à couvrir est importante (550 000 km²), la densité de la population est relativement faible (106 habitants au km²) et une partie de la population vit en zone rurale (28%).

L'explosion du trafic en 30 ans (4 milliards d'objets transportés en 1960 contre 26 milliards en 2001) a été en partie accompagnée par la mise en place de moyens spécifiques : l'utilisation du transport aérien et la mise en place de « hubs ». Le « hub » de Roissy – Charles de Gaulle permet de transporter 6 millions d'objets chaque nuit et de relier les 36 000 communes françaises les unes avec les autres mais aussi de relier certaines régions avec le monde entier.

L'utilisation du transport aérien représente une nécessité pour la Poste afin de respecter les délais de distribution du courrier en J+1 avant 9h, qui découle du contrat d'objectif entre l'Etat et La Poste. Cet engagement ne peut être tenu qu'au travers de l'utilisation du transport aérien, notamment sur des distances supérieures à 500 kilomètres et partout où il n'y a pas d'acheminement ferroviaire compétitif.

1.2 Une réponse aux besoins de transport des individus

La part de la consommation des ménages dédiée au transport aérien dénote la démocratisation de ce mode de transport : cette part est en croissance, de 0,5% du budget des ménages en 1996 à 0,7% en 2003, alors qu'elle stagne à 0,4% pour le mode ferroviaire.

D'une part, l'évolution des modes de vie – moins sédentaires et accordant plus de place aux temps personnels –, d'autre part, le facteur d'élasticité-prix – au travers de nouvelles offres des opérateurs : La Navette d'Air France, le développement des Low-Costs et des vols Charter – ont permis de stimuler la consommation de transport aérien.

Dans les esprits, l'avion s'est imposé comme compétiteur du train sur les voyages de moyenne distance, par un effet d'offre positif; son usage s'est élargi du voyage de loisir vers le déplacement individuel, touchant une population de plus en plus large, aux revenus plus modestes.

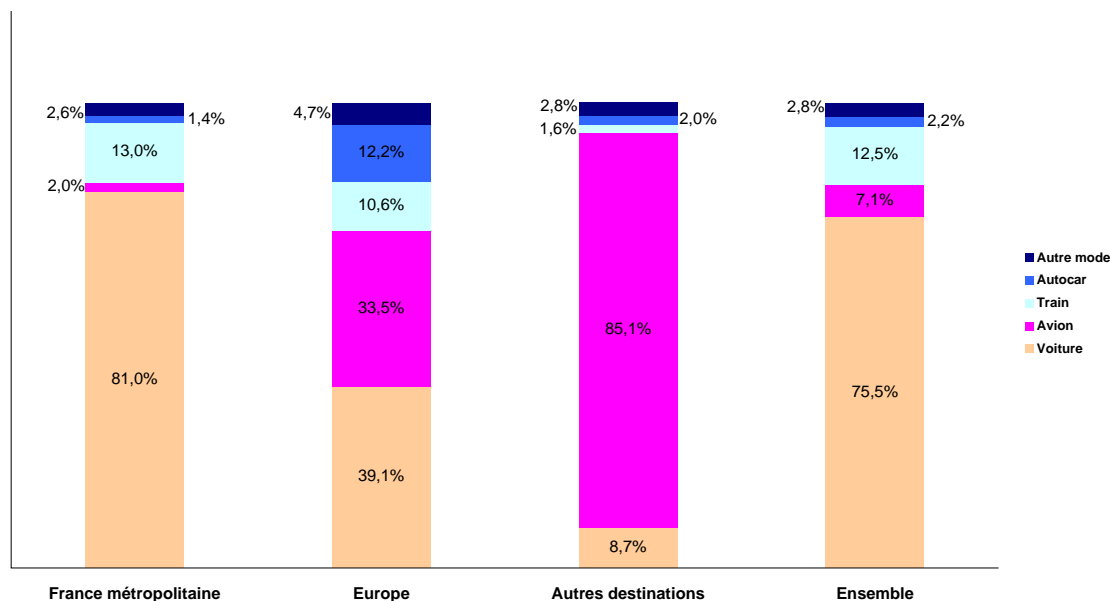
En 2003, un Français sur 4 prenait l'avion au moins une fois par an, contre un Français sur 6 en 1998⁵. Comparée aux pays pionniers en matière de déréglementation du transport aérien et de tarification à bas-coûts (par ex., les Etats-Unis et le Royaume-Uni, avec des taux de pénétration respectifs du

⁴ Source : Etude Deloitte Consulting pour Chronopost, DHL, FedEx, TNT et UPS

⁵ Source : Qui prend l'avion en France (ITA pour DTA/SDEEP)

transport aérien de 33% et 39%), la France bénéficie même d'un gisement de croissance en la matière avec un taux de pénétration de 25%.

Mode de transport pour les déplacements personnels en fonction de la destination



Source : Direction du Tourisme / TNS, Suivi de la demande touristique

1.3 Une réponse aux besoins d'aménagement du territoire

1.3.1 Le transport aérien, outil du désenclavement

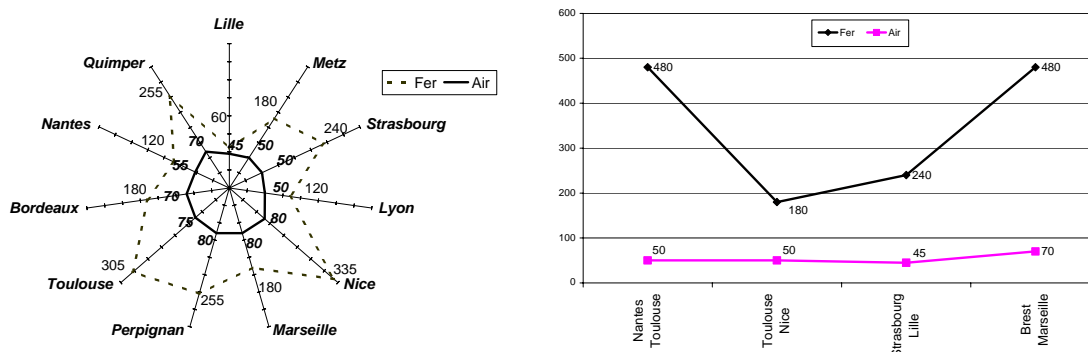
Les enjeux liés au transport aérien se manifestent essentiellement sur l'hinterland des aéroports desservis, conditionnant à la fois l'organisation des entreprises périphériques et les investissements locaux. Autour de l'activité aéroportuaire, la structuration de la chaîne de valeur du transport aérien (gestionnaires d'aéroports, opérateurs aériens, clients) est génératrice de valeur ajoutée pour l'économie locale et régionale.

Parmi ces enjeux, on distingue le développement des échanges commerciaux des régions entre elles, avec la capitale et avec les autres pays européens – notamment par l'accès aux grands réseaux de dessertes aériennes –, ainsi que les investissements : en effet, la décision d'investissement d'une entreprise est en partie liée à la qualité des infrastructures de transport disponible. En 2001, selon le Ministère de l'Economie et des Finances, les investissements directs à l'étranger s'élevaient à 88 milliards d'euros et les investissements directs en France, à 56 milliards d'euros.

1.3.2 Le transport aérien : irremplaçable au-delà de 500 km.

Le transport aérien prend toute sa dimension comme mode de transport de passagers sur les distances de plus de 500 km, lorsque les infrastructures ferroviaires n'existent pas ou ne permettent pas d'économies de temps substantielles. Sa principale alternative demeure cependant le véhicule personnel.

Temps de trajet comparés Rail / Air sur les principales radiales et transversales françaises



Source : Analyse FNAM

L'efficacité du transport aérien est aussi reconnue pour l'acheminement rapide du petit fret et de la poste, selon des critères analogues – l'alternative étant alors le fret camionné.

Face au ferroviaire, le transport aérien présente une plus grande flexibilité au niveau des infrastructures, limitées aux points terminaux que sont les aéroports, et permettant une plus grande adaptabilité du réseau de lignes aux besoins.

1.3.3 Le transport aérien organisé en réseau, un lien vers le monde entier au départ des régions

Le transport aérien contribue à relier entre eux des départements et des régions françaises économiquement enclavés, mettant ainsi en valeur leur potentiel de développement industriel.

Un avion basé en régions permet, au départ de ce territoire un aller-retour dans la journée. Cette offre de service est la caractéristique des compagnies régionales, qui basent des avions sur de petits aéroports, tandis que les compagnies à « bas-coûts » réalisent des dessertes en milieu de journée.

L'organisation du transport aérien en « hub » permet en outre, par une correspondance, de rejoindre de façon facilitée le réseau mondial des autres cités.

1.3.4 Le transport aérien comme outil au bénéfice des régions en termes de fret express et de poste

Le transport aérien de courrier ou de fret express a permis l'émergence d'un nouveau secteur industriel et a eu un impact sur l'évolution de la branche du transport de marchandises en Europe.

Le transport aérien de courrier ou de fret express est devenu indispensable à l'exercice de toute activité économique, qu'elle soit industrielle ou tertiaire. L'offre des services diversifiés et compétitifs en la matière est considérée comme caractéristique de l'attractivité des grandes agglomérations pour l'implantation des entreprises.

1.3.5 Les obligations de service public (OSP)

Dans certains cas, la présence d'une ligne aérienne, vitale pour le développement d'un territoire, n'est pas dans les conditions normales de marché. Le législateur a prévu dans ce cas, dans la transparence la plus complète, un appel d'offres entre compagnies aériennes européennes pour attribuer l'exploitation de ces liaisons avec l'aide financière nécessaire.

Le transporteur aérien sélectionné sur appel d'offres exploite alors la liaison en exclusivité, pour une période maximale de trois ans. La subvention qui lui est versée est considérée comme une compensation du déficit constaté supporté du fait de l'exploitation de cette liaison.

Les liaisons soumises à ces obligations de service public sont des liaisons⁷ :

- intérieures à la métropole ;
- entre la métropole et les DOM ;
- entre les DOM ;
- entre la France et l'Union Européenne dans le cadre de la desserte du Parlement européen à Strasbourg.

1.3.6 Le transport aérien : seul vecteur efficace de l'intégration européenne

L'intégration accrue de l'espace économique européen génère des besoins croissants de déplacements. Parallèlement, l'Europe citoyenne qui se construit induit également une demande croissante de dessertes entre les différents pays de l'Union.

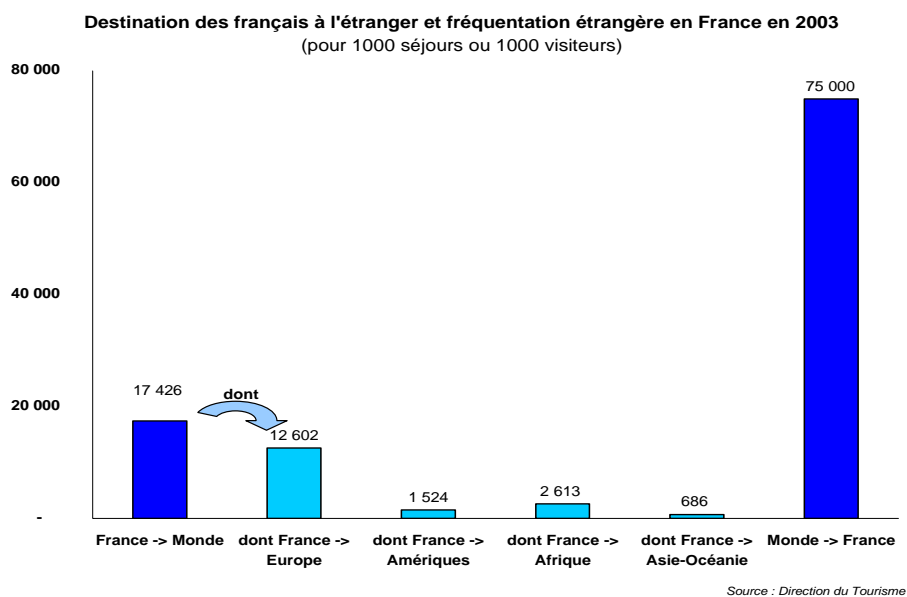
En Europe, le transport aérien permet le développement d'un espace économique commun, dans un espace géographique étendu ou de nombreuses liaisons ne sauraient être assurées autrement que par la voie aérienne en raison des distances et des temps d'acheminement.

En ce sens, le seul instrument d'intégration économique et citoyenne de l'Europe est l'avion.

1.4 Un outil nécessaire au développement touristique

o Une approche du tourisme en France

Le *tourisme récepteur* désigne les activités des non-résidents qui voyagent dans un pays donné en dehors de leur environnement habituel. Le *tourisme émetteur* désigne les activités des résidents d'un pays donné qui voyagent et séjournent en dehors de celui-ci. Est considérée comme touriste⁸ toute personne qui voyage et séjourne dans des lieux distincts de son environnement habituel pour une période inférieure à 12 mois consécutifs, pour des motifs de loisirs, affaires et autres.



⁷ Cf. annexe

⁸ Définition retenue par les Nations Unies et l'Organisation Mondiale du Tourisme

La consommation touristique en France s'élève à 102,4 milliards d'euros en 2003. Elle se répartit à 65,3% pour la consommation de touristes français (en France ou partant voyager à l'étranger) et à 34,7% pour la consommation des touristes étrangers en France.

La France a compté 75 millions de visiteurs étrangers en 2003⁹ (en stagnation depuis 2000, principalement en raison de l'impact négatif du contexte géopolitique sur les déplacements internationaux). Elle occupe toujours la première place mondiale en nombre d'arrivées de touristes internationaux, devant l'Espagne (52,5 millions de visiteurs étrangers en 2003) et les Etats-Unis (40,4 millions). Il est à noter que ce chiffre de fréquentation avait connu une croissance moyenne annuelle de + 4,9% au cours des cinq années précédant le 11 septembre 2001 (1995-2000), et que l'OMT¹⁰ estime que ce rythme de croissance devrait reprendre.

Ces 75 millions de visiteurs étrangers sont très majoritairement Européens (90,6%)¹¹, en forte augmentation depuis 2000. Les principaux pays émetteurs de touristes à destination de la France sont par ordre d'importance : la Grande-Bretagne, la Belgique, l'Italie, les Pays-Bas et l'Allemagne. Ils ont générés en 2003 567 millions de nuitées et 32,3 milliards d'euros de recettes¹².

Par ailleurs, en 2003, 73,4% des français ont effectué un voyage pour motif personnel d'au moins une nuit, représentant 168 millions de séjours. 21,6 d'entre eux (17,4 millions de voyages) ont choisi l'étranger, générant une dépense de 17,7 milliards d'euros.

Face à une apparente stabilité depuis 1997, la composante la plus dynamique des déplacements touristiques des français correspond aux courts séjours à l'étranger, se situant durablement en croissance au-dessus de celle des longs séjours.¹³

L'industrie du voyage et du tourisme emploie directement 1,2 millions de personnes en France, et indirectement 3,3 millions¹⁴.

Recettes engendrées par les principales clientèles touristiques de la France en 2003

Origine	Recettes 2003 (M€)	Répartition des recettes	Nombre de visiteurs (millions)	Dépenses annuelles par visiteur (€)
Royaume-Uni, Irlande	5 126	16%	14,8	346
Etats-Unis	4 090	13%	2,4	1 704
Allemagne	3 889	12%	14,0	278
Belgique, Luxembourg	3 177	10%	8,6	369
Italie, Grèce	2 721	8%	8,0	340
Pays-Bas	1 922	6%	12,5	154
Espagne, Portugal	1 628	5%	3,4	479
Japon	755	2%	0,6	1 258
Reste du monde	9 041	28%	10,6	853
Total	32 349	100%	74,9	432

Source : Direction du Tourisme, "Premier bilan touristique 2003"

⁹ Source : Direction du Tourisme – Chiffres Clé 2004

¹⁰ Observatoire Mondial du Tourisme

¹¹ Source : Direction du Tourisme – Chiffres Clé 2004

¹² Source : Direction du Tourisme – Chiffres Clé 2004

¹³ Source : Comptes du Tourisme – 2003

¹⁴ Source : WTTC 2001

○ **Tourisme et transport aérien : deux industries indissociables.**

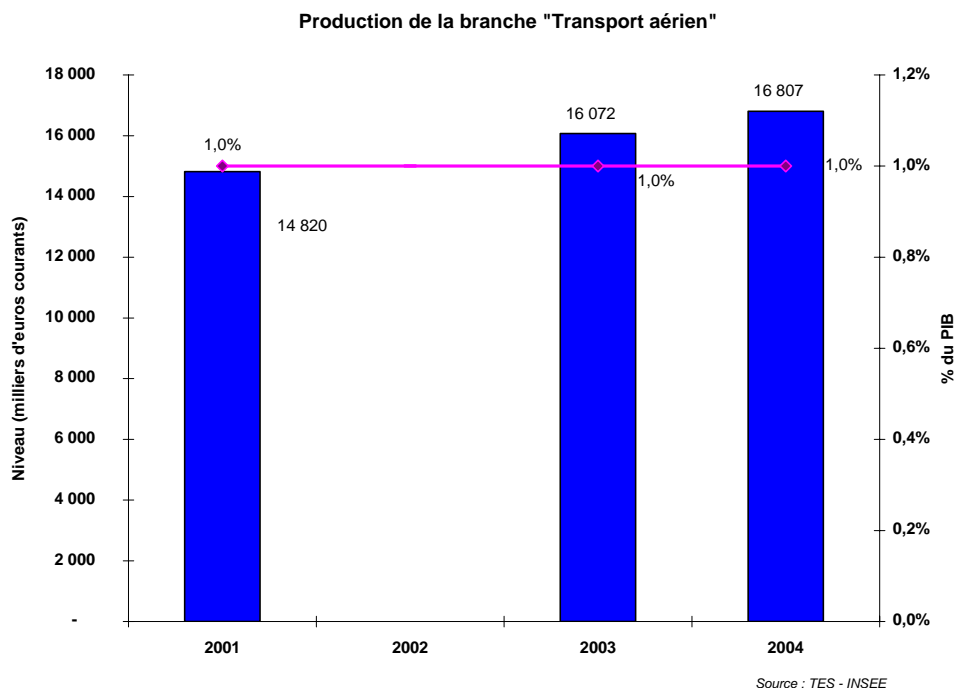
Le développement du transport aérien et du tourisme sont très étroitement liés ; ainsi, la méthodologie utilisée à l'échelle internationale pour établir les comptes satellites du tourisme assimile le transport aérien à 'une industrie caractéristique du tourisme' (c'est à dire une branche de l'économie qui, sans le tourisme, n'existerait pas ou serait beaucoup moins développée)¹⁵.

Réciproquement, le transport aérien joue un rôle essentiel dans le développement touristique, dans la mesure où l'acheminement des touristes vers les lieux de séjours n'est souvent possible que par air. En effet, les distances entre les grands pays émetteurs de touristes et les destinations touristiques, associées au morcellement des périodes de vacances qui multiplie le nombre de courts séjours rendent nécessaire l'utilisation de l'avion.

2 Le transport aérien, des contributions multiples à l'économie nationale

2.1 Une branche d'activité « Transport Aérien » au poids significatif dans l'économie nationale

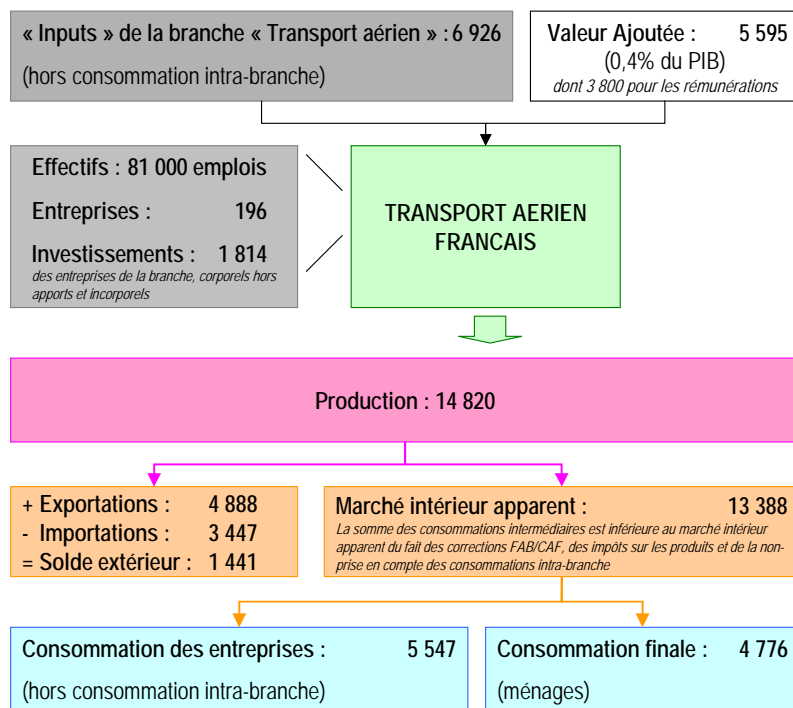
La branche « Transport aérien » (i.e. l'ensemble des activités économiques exercées par les entreprises domiciliées en France en termes de transport aérien) représentait près 15 milliards de production d'euros en 2001 pour atteindre environ 17 milliards en 2004¹⁶ (euros courants). Ainsi, à elle seule, cette branche représente de l'ordre de 1 % du PIB français.



¹⁵ Source : Organisation Mondiale du Tourisme

¹⁶ Sources : Insee & DAEI SES

La branche « Transport aérien » en 2001 (M € courants)



Sources : INSEE, sondage DAEI-SES, enquête EAE 2001

Au-delà du poids propre de son activité propre, la branche « Transport aérien » est un moteur de l'activité économique en France :

- En permettant la mobilité aux entreprises et aux ménages, équilibrée entre prestations pour les entreprises (environ 5,5 milliards d'euros de consommations) et services aux ménages (environ 4,8 milliards d'euros) (euros courants, en 2001¹⁷).
- Par ses consommations intermédiaires importantes (le taux de valeur ajoutée de la branche – 38% – est sensiblement plus faible que la moyenne nationale – 55%) le transport aérien génère une activité significative d'achats de produits et services et de sous-traitance, représentant environ 7 milliards d'euros de chiffre d'affaires (euros courants, en 2001¹⁸).

2.2 Une contribution directe de la branche « transport aérien » à l'activité économique

2.2.1 Une branche « transport aérien » générant une forte activité économique propre et connexe

Afin de permettre aux compagnies aériennes de fournir leur produit final, des services de transport, à leurs clients, la branche « Transport aérien » s'appuie sur différents contributeurs, eux aussi générateurs d'activité économique et de chiffre d'affaires, principalement :

- Les fournisseurs de services et sous-traitants ;
- Les aéroports, les services de navigation aérienne, etc. ;
- L'industrie aéronautique et les autres fournisseurs industriels.

¹⁷ Sources : Insee & DAEI SES

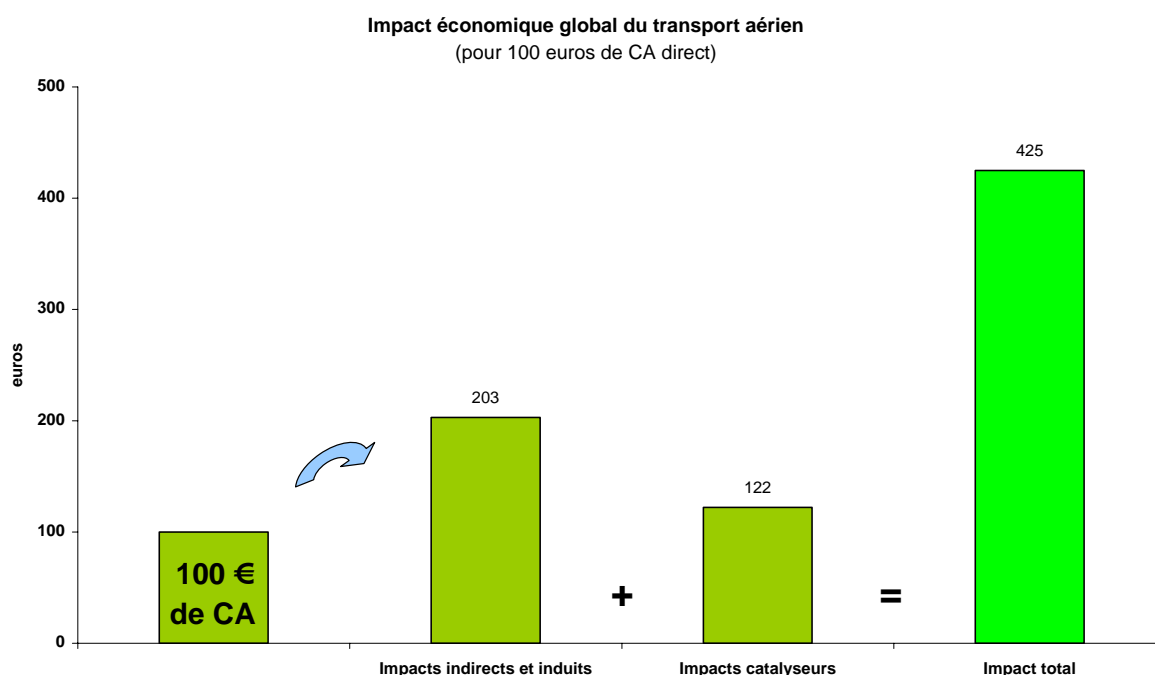
¹⁸ Sources : Insee & DAEI SES

La contribution globale de la branche « Transport aérien » à l'activité économique englobe ainsi à la fois l'activité propre des Compagnies aériennes, mais aussi les activités directement liées au transport aérien et leurs activités corollaires de tous les contributeurs de la chaîne de valeur.

L'impact total du transport aérien en termes de chiffre d'affaires se mesure alors par le cumul des impacts directs, indirects, induits et catalyseurs¹⁹.

Selon IATA²⁰, il existe un effet multiplicateur entre ces différents impacts économiques :

- Les impacts indirects et induits représenteraient 2,03 fois les impacts directs ;
- Les impacts catalyseurs représenteraient 1,22 fois les impacts directs.



Source : Economic Contribution of Civil Aviation IATA Circular 292-AT/12

Au total, l'impact économique global du transport aérien serait 4,25 fois supérieur à son impact direct. Pour 100 EUR de chiffre d'affaires directement généré par l'activité de transport aérien, sont également engendrés 203 EUR de chiffre d'affaires indirect et induit et 122 EUR de chiffre d'affaires catalysé.

2.2.2 Une branche « transport aérien » contribuant quantitativement au besoin des entreprises

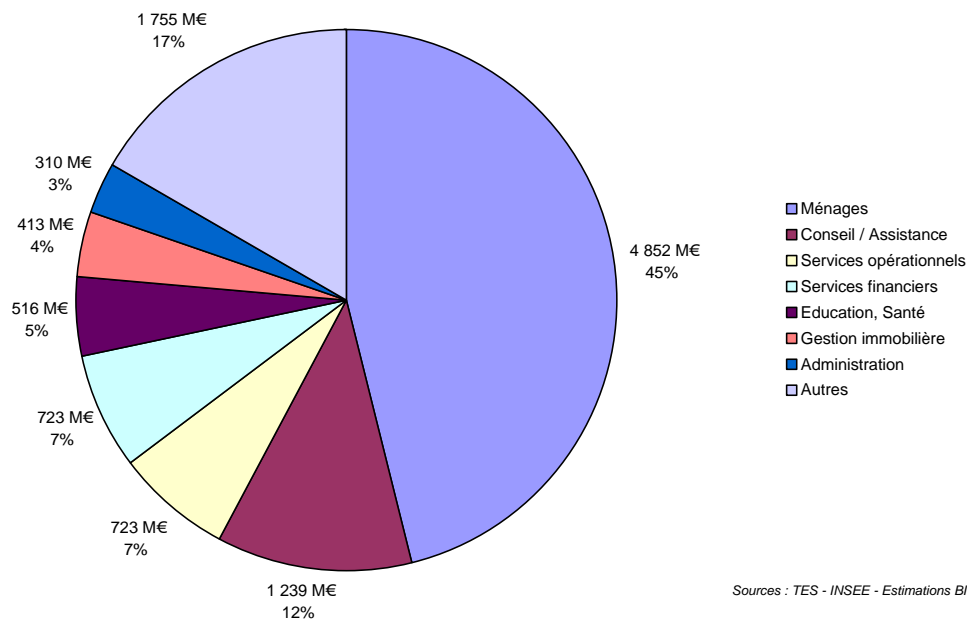
La consommation des entreprises représente 53% de la production de la branche « Transport aérien ». De manière qualitative, les secteurs les plus performants de l'économie constituent les principaux clients de transport aérien : les services aux entreprises et aux particuliers, les industries à forte valeur ajoutée et les branches les plus exportatrices.

Ainsi, le transport aérien a une forte contribution indirecte sur les activités économiques les plus motrices en termes de croissance, de valeur ajoutée et d'exportations.

¹⁹ cf. définition en annexe

²⁰ Source : Economic Contribution of Civil Aviation – IATA Circular 292-AT/124

Répartition des clients de la branche "Transport aérien" en France en 2001, autoconsommation exclue



2.2.3 Une branche « transport aérien » dont les consommations intermédiaires sont importantes

La branche « Transport aérien » s'appuie largement sur ses consommations intermédiaires pour la réalisation de sa production. En ce sens, son activité et celle de ses fournisseurs sont fortement interdépendantes. Avec des achats de produits et services et de sous-traitance représentant près de 0,5% du PIB (euros courants, en 2001²¹), l'impact de la croissance (ou non) du transport aérien a des répercussions significatives sur l'ensemble de l'économie française.

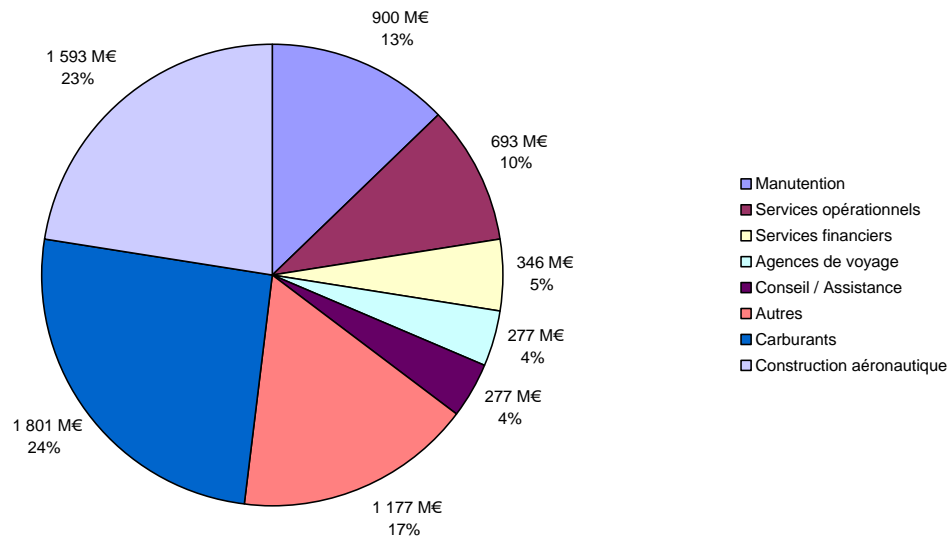
Les principaux secteurs fournisseurs de la branche « Transport aérien » regroupent²² :

- La construction aéronautique (aéronefs, moteurs, avionique, etc.) ;
- L'industrie pétrolière (kérosène, huile, dégivrants, etc.) ;
- Les services opérationnels et de manutention (maintenance, usage des installations aéroportuaires, assistance aéroportuaires, catering, etc.) ;
- Les services financiers et d'assurance ;
- Les services spécifiques (formation, sécurité, sûreté, etc.)

²¹ Sources : Insee & DAEI SES

²² Source : Economic Contribution of Civil Aviation – IATA Circular 292-AT/124

Répartition des fournisseurs de la branche "Transport aérien" en France en 2001, autoconsommation, investissements et masse salariale de la branche exclus



Sources : TES - INSEE - Estimations BIPE

2.3 Une branche "transport aérien" contribuant à l'emploi en France

2.3.1 Un bassin et des potentiels d'emplois importants dans le secteur aérien

En 2002, la FNAM dénombrait près 79 000 employés en France par des compagnies aériennes françaises et étrangères. En prenant en compte les effectifs des aéroports (Aéroports de Paris et les aéroports de province), les effectifs des sous-traitants de services aéroportuaires et les effectifs de l'Aviation Civile, les emplois générés par la branche « Transport aérien » sont évalués à plus 120 000 en France.

De la même façon que pour l'activité économique, l'impact total en termes d'emploi se mesure au travers des emplois directement liées au transport aérien et des emplois indirects, induits et catalyseurs engendrés par tous les contributeurs de la chaîne de valeur.

Ces emplois totaux générés par la branche « Transport aérien » ont fait l'objet d'estimations, en fonction des niveaux d'activité en termes de transport de passagers et de fret (cargo ou express) auxquels ils correspondent.

Ainsi, les emplois totaux découlant de l'activité du transport aérien sont estimés à plus de 400 000.

Effectifs du secteur "Transport aérien" en 2003

	Effectifs
Compagnies aériennes	78 665
<i>Air France</i>	<i>57 016</i>
<i>Autres compagnies aériennes françaises (NAF621&622Z)</i>	<i>16 407</i>
<i>Compagnies aériennes étrangères (effectifs en France)</i>	<i>3 971</i>
<i>PNT travail aérien</i>	<i>1 271</i>
Aéroports et assistance en escale	30 629
<i>ADP</i>	<i>8 203</i>
<i>Autres aéroports</i>	<i>5 234</i>
<i>Services aéroportuaires (NAF632E)</i>	<i>8 376</i>
<i>Assistance services commissariat</i>	<i>7 056</i>
<i>Autres services (631B, 634C, 742C, 747Z)</i>	<i>1 760</i>
DGAC	11 614
<i>Hors Contrôle Aérien</i>	<i>7 286</i>
<i>Dont Contrôle Aérien</i>	<i>4 328</i>
TOTAL EMPLOIS	120 908

Sources : Air France, Unedic, Compagnies aériennes, DGAC, APAM, ADP -
D'après "Rapport d'activité 2003" FNAM

▪ **Corrélation entre passagers et emploi :**

L'ACI Europe a étudié l'impact économique des aéroports européens²⁴, notamment au travers de l'impact sur l'emploi.

A partir de l'examen de 23 aéroports en Europe, l'ACI Europe a déterminé le ratio entre le trafic passagers et l'impact direct en termes de nombre d'emplois. L'impact indirect et l'impact induit ont été dérivés de la quantification de l'impact direct au travers de coefficients multiplicateurs. L'impact catalyseur, a été obtenu au travers d'un coefficient multiplicateur appliqué aux impacts directs et indirects.

Le degré de densité de l'aéroport considéré conditionne la typologie de l'emploi et les effets multiplicateurs à prendre en compte :

²⁴ Rapport « Emploi et prospérité en Europe », 1998

Emploi et prospérité en Europe

Emplois par mppa	Typologie	Exemples
Faible densité 350-750 emplois par mppa	<ul style="list-style-type: none"> - Faible à moyen trafic passagers et fret - Trafic plutôt domestique/charter - Forte utilisation des infrastructures - Pas de compagnie basée - Développement limité 	<ul style="list-style-type: none"> - Barcelone - Grande Canarie - Milan
Moyenne densité 750-1100 emplois par mppa	<ul style="list-style-type: none"> - Moyen à fort trafic passagers et fret - Trafic plutôt international et régulier - Forte utilisation des infrastructures - Compagnie basée - Développement significatif 	<ul style="list-style-type: none"> - Munich - Oslo - Zurich
Forte densité 1100-1500 emplois par mppa	<ul style="list-style-type: none"> - Hub international - Fort trafic passagers et fret - Trafic plutôt international et régulier - Compagnie major basée - Développement important 	<ul style="list-style-type: none"> - Londres Heathrow - Francfort - Roissy Charles de Gaulle - Amsterdam Schiphol
Très forte densité Plus de 1500 emplois par mppa	<ul style="list-style-type: none"> - Faible à moyen trafic passagers et fret - Faible utilisation des infrastructures - Siège social de compagnie aérienne - Base de maintenance 	<ul style="list-style-type: none"> - Bruxelles - Cardiff - Hambourg

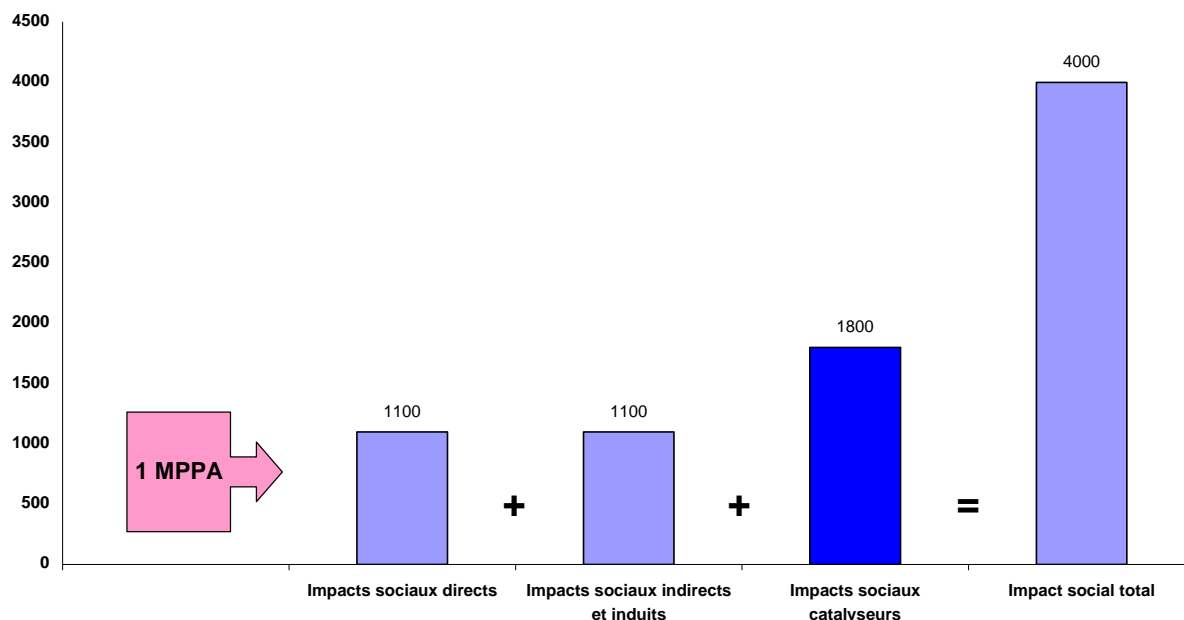
Source : ACI Europe, Rapport « Emploi et prospérité en Europe », 1998

En moyenne pour les aéroports retenus par l'étude ACI Europe, hors toute prise en compte de la typologie de l'emploi sur l'aéroport considéré, les impacts en termes d'emploi du transport aérien de passagers s'établissent comme suit :

- Impacts sociaux directs : 1 100 emplois par million de passagers ;
- Impacts sociaux indirects et induits : 1 100 emplois par million de passagers ;
- Impacts sociaux catalyseurs : 1 800 emplois par million de passagers.

De manière générale, selon l'ACI Europe, un trafic d'un million de passagers sur un aéroport générerait en moyenne 4 000 emplois totaux associés au secteur aérien.

Impact en termes d'emploi du transport aérien de passagers
(nb emplois créés par million de passagers)



Source : ACI Europe

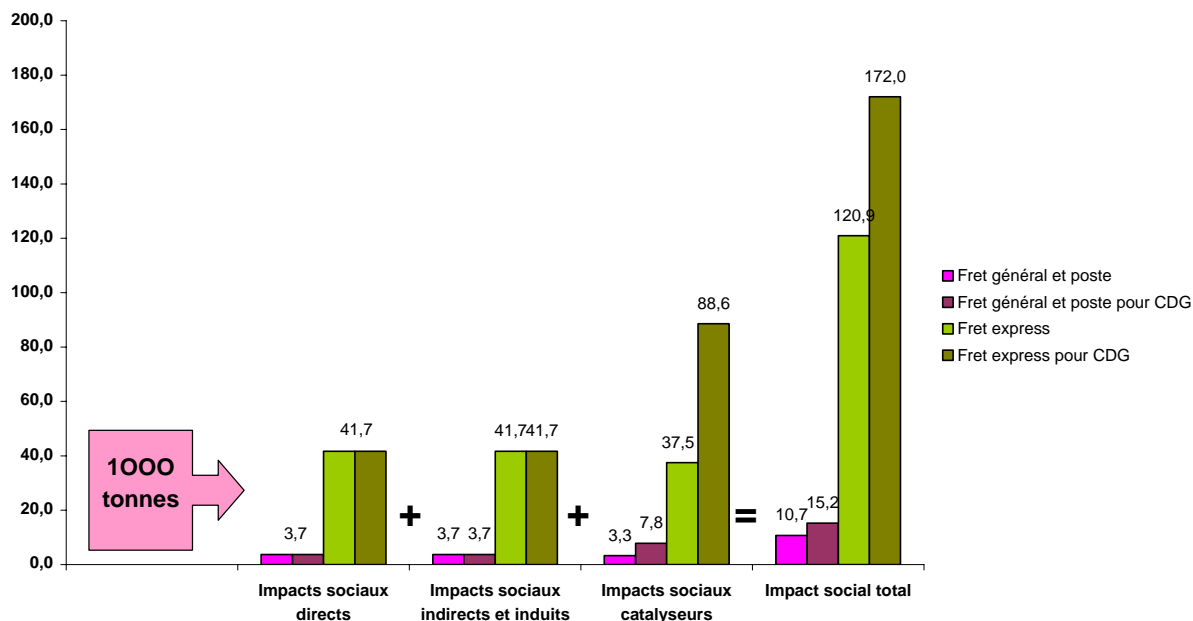
▪ Corrélation entre fret transporté et emploi

A partir de l'examen des données de différentes compagnies aériennes de fret, une étude de KPMG Consulting France a déterminé le ratio entre le volume de fret transporté et les impacts direct en termes de nombre d'emplois. L'impact indirect et l'impact induit ont été dérivés de la quantification de l'impact direct au travers de coefficients multiplicateurs. L'impact catalyseur, a été obtenu au travers d'un coefficient multiplicateur appliqué aux impacts directs et indirects.

- Impacts sociaux directs :
 - Fret général et poste : 3,7 emplois pour 1000 tonnes de fret général ou poste ;
 - Fret express : 41,7 emplois pour 1000 tonnes de fret express ;
- Impacts sociaux indirects et induits :
 - Fret général et poste : 3,7 emplois pour 1000 tonnes de fret général ou poste ;
 - Fret express : 41,7 emplois pour 1000 tonnes de fret express ;
- Impacts sociaux catalyseurs :
 - Fret général et poste : entre 3,3 et 7,8* emplois pour 1000 tonnes de fret général ou poste ;
 - Fret express : entre 37,5 et 88,6²⁵ emplois pour 1000 tonnes de fret express.

²⁵ Pour Paris-Charles de Gaulle.

Corrélation entre fret transporté et emploi
(nb d'emplois créés pour 1000 tonnes de fret)



Source : KPMG Consulting France

De manière générale, selon KPMG Consulting France :

- Un trafic de 1000 tonnes de fret général et poste sur un aéroport générerait entre 10 et 15* emplois totaux associés au secteur aérien ;
- Un trafic de 1000 tonnes de fret express sur un aéroport générerait entre 120 et 170²⁶ emplois totaux associés au secteur aérien.

2.3.2 Un emploi « aérien » qualifié et à forte valeur ajoutée

Avec une valeur ajoutée *per capita* d'environ 80 000 EUR en 2001²⁷, en croissance constante, l'emploi aérien en France est un emploi productif et fortement qualifié.

Avec des proportions de cadres (23% de la population) et de professions intermédiaires (30%)²⁸ très supérieures aux autres branches de transport et à la moyenne toutes branches confondues, l'emploi aérien présente des niveaux de rémunération élevés, qui se répercutent de manière induite et catalysée sur la consommation des ménages de ces salariés, contribuant par là même à la croissance économique.

²⁶ Pour Paris Charles de Gaulle

²⁷ Ratio VA/Nb employés – Source : Comptes de la Nation

²⁸ Source : Comptes de la Nation - 2001

2.4 Une contribution au rayonnement et à la compétitivité de la France

2.4.1 Une vitrine et une place significative dans le TA mondial...

Au-delà même de ses impacts sur l'économie et l'emploi français, le transport aérien en France participe, de par la réussite, la renommée et le savoir-faire des entreprises qui l'animent, à donner à la France une position de premier plan au niveau international.

... Un positionnement mondial phare de la France au niveau des aéroports²⁹

En termes de plates-formes aéroportuaires, Aéroport de Paris (ADP) se situe au 6^o rang mondial et au 2^o rang européen, avec un trafic de 70 millions de passagers en 2003 et 700 000 mouvements. ADP se positionne même comme 2^o système aéroportuaire au niveau mondial en ce qui concerne les passagers internationaux. « Hub » européen majeur pour le transport aérien de passagers, l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle accueille les nombreux passagers en correspondance d'Air France / KLM. Paris – Charles de Gaulle est également le « hub » européen de fret de FedEx.

A l'international, l'expérience d'ADP est reconnue au travers de ces filiales ADPi, pour la création d'infrastructures aéroportuaires, et d'ADP M, pour la gestion et le management d'aéroports.

... Une compagnie aérienne majeure, Air France / KLM

En termes de compagnies aériennes, Air France se situe au 3^o rang mondial pour le transport de passagers internationaux³⁰ et au 1^o rang européen pour le nombre total de passagers³¹ avec 17,4 % de parts de marché. Air France a transporté 43,7 millions de passagers en 2003-04³², avec 1 800 vols quotidiens vers 189 escales réparties dans 84 pays.

La fusion Air France-KLM a entraîné un renforcement considérable d'Air France et de l'alliance SkyTeam. Air France-KLM, est, en 2003-04³³, le 1er groupe aérien mondial en chiffre d'affaires (18,2 milliards d'euros), avec 66,3 millions de passagers transportés ; SkyTeam rassemble, depuis septembre 2004, neuf compagnies. Avec plus de 14 000 vols quotidiens, SkyTeam dessert 650 destinations dans 137 pays.

... Des courants de trafic significatifs

En termes de trafic, 4 des 10 premiers courants de trafic européens sont des liaisons aériennes domestiques françaises, ou au départ de France³⁴ :

- Paris-Nice : 3,010 millions de passagers en 2003 (6^o)
- Paris-Toulouse : 2,853 millions de passagers en 2003 (8^o)
- Paris-Londres : 2,797 millions de passagers en 2003 (9^o)
- Paris-Marseille : 2,025 millions de passagers en 2003 (10^o)

Paris-Nice représente même le 25^o plus important courant de trafic mondial.

Ainsi, le poids du transport aérien français est proportionnellement plus important au niveau mondial, rapporté à la population française et au produit intérieur brut (PIB) : la population française représente 2% de la population mondiale ; le PIB français, 4% de la production mondiale ; et le transport aérien touchant la France, 6% des passagers transportés³⁵.

²⁹ Source : ITA World Air Transport Data Guide – Janvier 2005 – données année calendaire 2003

³⁰ Source : IATA - exercice 2003-04

³¹ Source : AEA - exercice 2003-04

³² Source : Air France

³³ Source : Air France

³⁴ Source : ITA World Air Transport Data Guide – Janvier 2005 – données année calendaire 2003

³⁵ Source : BIPE, « Contribution du transport aérien à l'économie : étude du cas français », Novembre 2004

2.4.2 Un vecteur des échanges extérieurs

Si l'on élargit le rayonnement du transport aérien français de son activité propre aux échanges commerciaux qu'il permet et favorise, la ventilation de la valeur des biens échangés par ce mode souligne le rôle clé de l'aérien.

Les échanges totaux sont effectués par voie aérienne pour environ 1/6^o d'en eux, en valeur³⁶, dans un contexte marqué par une reprise dynamique des échanges. L'accélération des échanges mondiaux entraîne dans son sillage la croissance des échanges commerciaux de la France, qui poursuit en 2004 le redressement amorcé fin 2003 (+5,6% pour l'export, +8,6% pour l'import)³⁷.

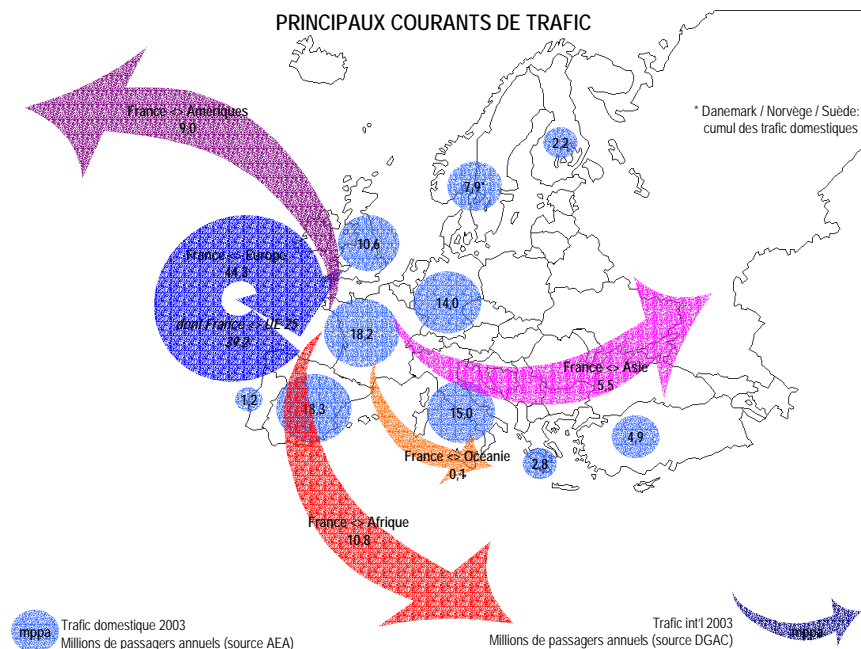
Les échanges intra européens sont effectués par voie aérienne pour environ 1/4 d'entre eux, en valeur³⁸. Après avoir stagnés pendant 3 ans, ces échanges commerciaux de la France avec l'Union Européenne, élargie à 25 membres depuis le 1^{er} mai 2004, sont en forte croissance en 2004 (+4,8% pour l'export, +6,9% pour l'import)³⁹.

Il est à noter par ailleurs que la croissance moyenne des échanges par air est supérieure d'environ 3 points à celle des échanges totaux⁴⁰.

Ainsi, il existe une réelle interaction entre échanges extérieurs et transport aérien, les premiers favorisant la croissance du mode aérien, le second soutenant, en tant que vecteur, l'ensemble des échanges extérieurs de la France.

3 Un marché à satisfaire

3.1 Une caractérisation du marché français



³⁶ Source : BIPE, « Contribution du transport aérien à l'économie : étude du cas français », Novembre 2004

³⁷ Source : « Les transports en 2004 » - CCTN

³⁸ Source : BIPE, « Contribution du transport aérien à l'économie : étude du cas français », Novembre 2004

³⁹ Source : « Les transports en 2004 » - CCTN

⁴⁰ Période 1991-2001 - Source : BIPE, « Contribution du transport aérien à l'économie : étude du cas français », Novembre 2004

➤ Un marché significatif au sein de l'Europe

Le marché aérien français est l'un des plus importants d'Europe. Le marché intérieur, en termes de passagers, se situe en tête, au même niveau que l'Espagne, loin devant l'Italie et l'Allemagne⁴¹. Le marché international est soutenu par le positionnement prépondérant d'Air France / KLM.

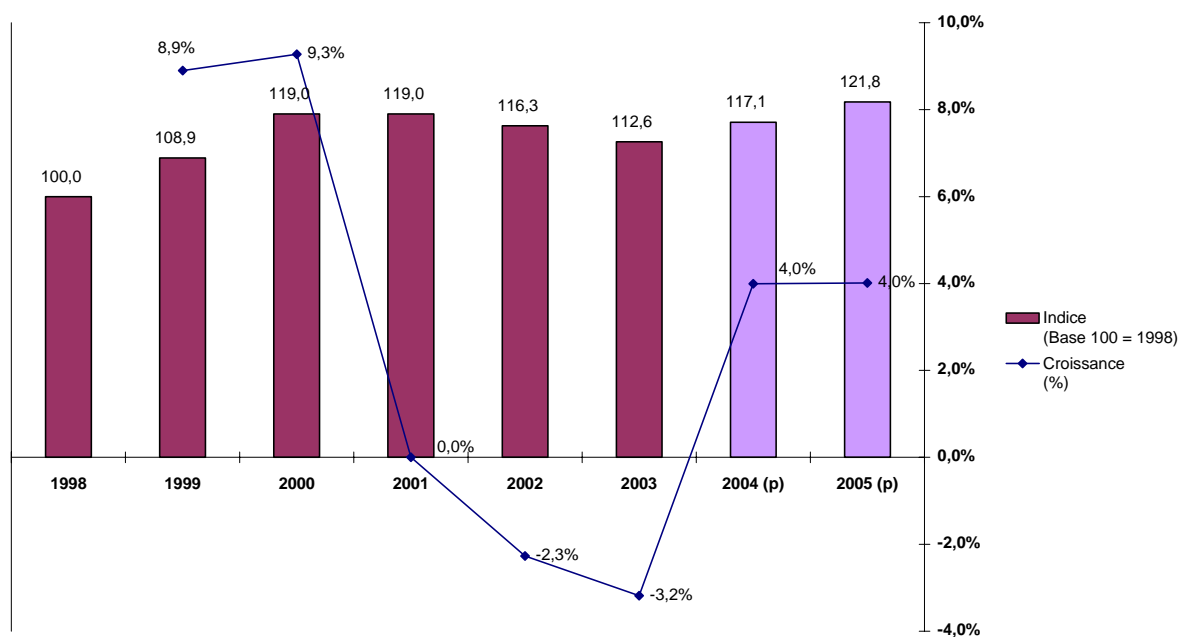
Le développement de ce marché repose sur deux leviers comportant des gisements de croissance, la demande des entreprises et la demande des ménages.

➤ La croissance de la demande de transport des entreprises

La croissance économique est intrinsèquement liée à la demande de transport des entreprises, tant en ce qui concerne les transports de personnes que les transports de biens. L'amélioration économique engendre ainsi une hausse de cette demande, même si les politiques d'achat des entreprises ont conduit à rationaliser ce poste de coût, tant en volume qu'en valeur.

Les voyages d'affaires, dont la croissance est sensiblement supérieure à celle des déplacements personnels, effacent la contraction subie depuis 2001, pour retrouver à partir de 2005 leur niveau d'avant la crise.

Dépenses de voyages des entreprises et leur variation



Sources : Direction du Tourisme et prévision (p) Xerfi.

➤ La croissance de la consommation touristique et du taux de départ des français à l'étranger

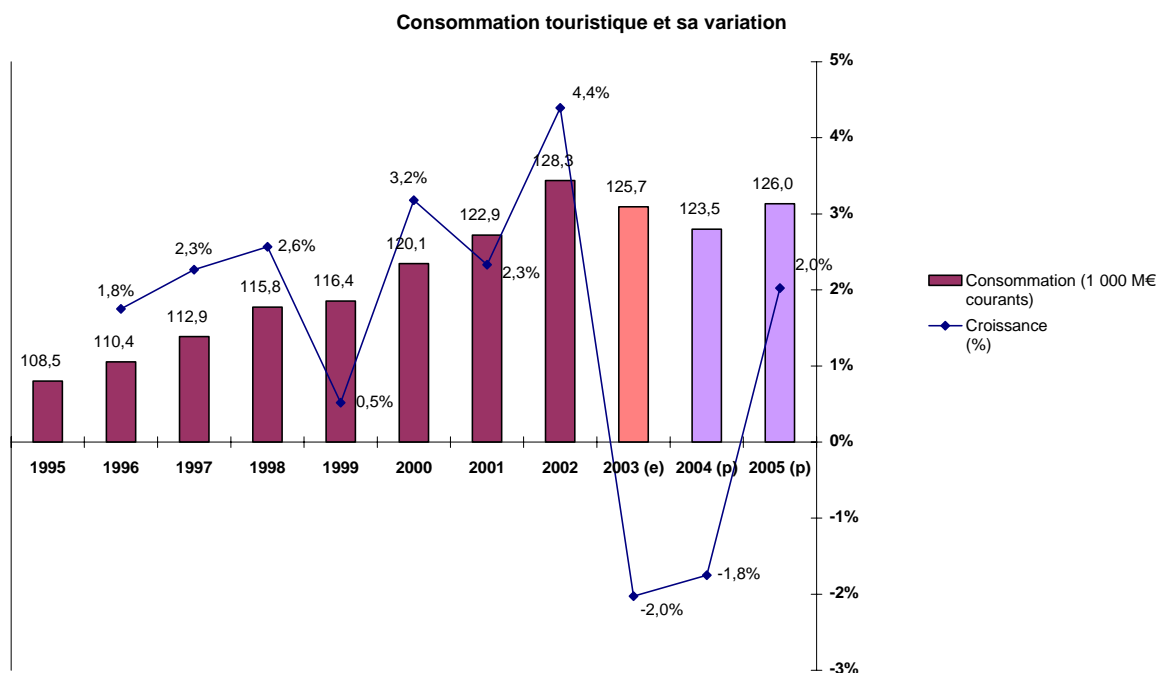
Les évolutions démographiques ont une forte influence sur la mobilité. Les personnes en retraite en bonne santé - dont le nombre augmente rapidement - et les ménages jeunes sont susceptibles de voyager plus que la moyenne : ils ont des revenus conséquents, du temps disponible pour les uns, l'absence de charge familiale pour les autres.

Les évolutions quant à la durée du travail sont, en France, tout à fait favorables à la mobilité. Le morcellement des congés et l'impact de la réduction de la durée du travail en France se sont accompagnés d'un développement du nombre de séjours. Ceux-ci progressent actuellement de manière

⁴¹ Source : AEA / DGAC - 2003

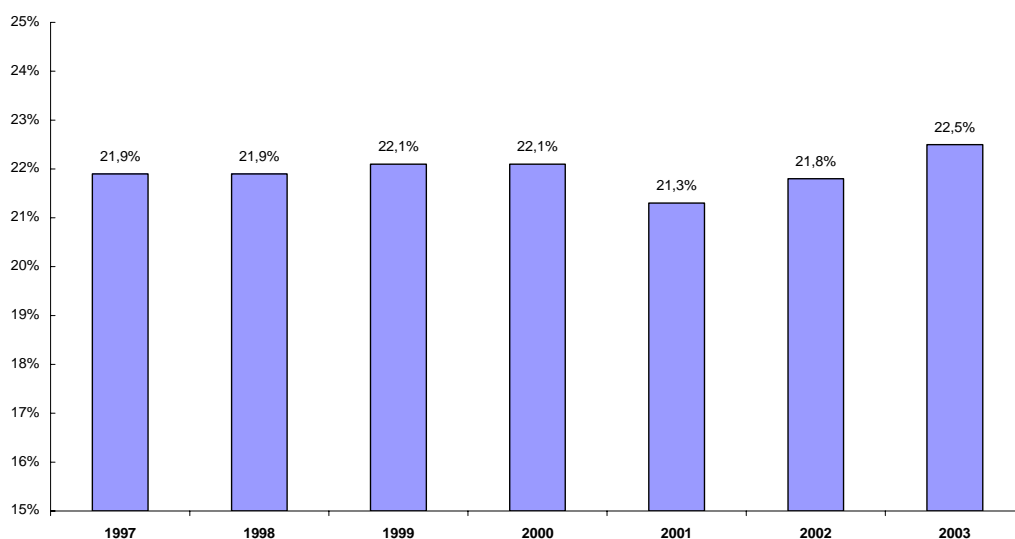
plus soutenue que les longs séjours, aussi la durée moyenne du séjour tend-elle à baisser (7,2 nuitées en moyenne).

Le taux de départ des français à l'étranger semble receler une marge de croissance pour le transport aérien : 22,5 % en France, contre 80% en Belgique, 70% en Allemagne et 60% au Royaume-Uni⁴².



Sources : Direction du Tourisme, Compte du Tourisme, Estimations (e) et Prévisions (p)

Taux de départ des français de plus de 15 ans à l'étranger et dans les DOM-TOM



Source : Direction du Tourisme

⁴² Source : Etude Taux de départ des Français à l'étranger, Banque Indosuez

3.2 Le transport aérien, un outil stratégique à baser en France

L'importance économique et sociale du transport aérien en France, tant dans la caractérisation de son offre, sa tarification que dans le réseau desservi, en fait un enjeu primordial dont il apparaît nécessaire de conserver les centres de décisions sur le territoire national, afin d'en maîtriser les impacts.

La France occupe une situation géographique privilégiée au sein de l'Europe. En tant que carrefour, elle se positionne comme l'un des quatre pays européens pouvant espérer avoir un grand hub (Paris), avec l'Angleterre (Londres), les Pays-Bas (Amsterdam) et l'Allemagne (Francfort, voire Munich). Excentrés, les autres pays ne peuvent y prétendre.

Ainsi, l'existence d'un transport aérien dont les instances de décisions – structurantes pour le choix et la nature des dessertes, et donc de leurs retombées – sont localisées en France est une nécessité pour promouvoir ces atouts nationaux, au bénéfice tant du secteur aérien que de l'ensemble de la société.

Au-delà, le transport aérien, fortement créateur de valeur dans une économie ouverte, génère d'autant plus de retombées pour le tissu social et économique français que les activités afférentes y sont établies : une compagnie aérienne possédant un établissement en France contribue en ce sens jusqu'à deux fois plus au tissu économique et social qu'un transporteur opérant de simples escales.

Cette dimension est d'autant plus accrue que l'attractivité de la France est grande en matière de transport aérien, avec un marché domestique de plus de 60 millions d'habitants, une population concentrée autour de quelques pôles, dont la région parisienne où se focalisent les richesses et le pouvoir, et des destinations touristiques les plus recherchées.

Pour toutes ces raisons, **le transport aérien basé en France a un rôle capital à jouer dans l'avenir du transport aérien européen.**

4 Annexes

4.1 Les impacts économiques et sociaux

➤ Définition des impacts

Au-delà des impacts qualitatifs (impacts au niveau national) et des impacts sur le volume d'activité, il est nécessaire de distinguer des impacts de type quantitatifs. On distingue alors les impacts économiques des impacts sociaux :

- Impacts économiques : les impacts en termes de flux financiers engendrés par l'activité aérienne ;
- Impacts sociaux : les impacts en termes de nombre d'emplois générés par l'activité aérienne.

Ces impacts économiques et sociaux peuvent être chacun sous divisés en impacts directs, indirects, induits et catalyseurs, l'impact total en étant la somme.

➤ Impacts directs

- Emplois, chiffres d'affaires et valeurs ajoutées entièrement ou largement liés à l'activité de l'aéroport et générés soit sur l'emprise même de la plate-forme, soit dans les zones situées immédiatement à proximité (environ dans un rayon de 20 minutes par la route autour de la plate-forme). Par exemple: société aéroportuaire, compagnies aériennes, agents d'assistance, autorités de contrôle, agents de fret, concessions, installations destinées aux visiteurs, services de courrier, entrepreneurs de transport, services d'entretien des aéronefs, fournisseurs de repas à bord, entreposage et distribution de carburant, stockage⁴³;
- On distinguera d'une part les flux financiers (revenus/dépenses, valeurs ajoutées) et d'autre part les emplois, directement liés à l'exploitation de l'activité. Exemples : gestionnaire d'aéroport, opérateurs, assistance en escale, autorités de contrôle, agents de fret...

➤ Impacts indirects

- Emplois, chiffres d'affaires et valeurs ajoutées générés par la chaîne de fournisseurs de biens et de services auprès de l'activité directe au sein de la zone étudiée. Par exemple: services, produits au détail, publicité et entretien⁴⁴;
- On distinguera d'une part les flux financiers (revenus/dépenses) et d'autre part les emplois, provenant de la chaîne de fournisseurs de biens et services liés aux activités directes. Exemples : les sous-traitants de niveau 1 (services d'entretien des aéronefs, fournisseurs de repas à bord, entreposage et distribution de carburant), et les sous-traitants de niveau 2 (transports, hôtels, restauration, commerces, entreprises de BTP, banques, services divers, zones logistiques, bureaux et sièges sociaux...).

Ces impacts directs et indirects constituent globalement une première catégorie d'impacts.

➤ Impacts induits

- Emplois, chiffres d'affaires et valeurs ajoutées générés par les dépenses des employés des activités directes et indirectes au sein de la zone étudiée, par exemple: achats effectués par des employés auprès de sociétés situées dans la zone économique locale⁴⁵;
- On distinguera d'une part les revenus/dépenses des employés, taxes versées par les différents acteurs économiques travaillant sur / à proximité de la plate-forme aéroportuaire. Exemple : consommations/investissements des effectifs employés sur / à proximité de la

⁴³ Source : « The economic impact of airports », York Consulting, mai 1998

⁴⁴ Source : « The economic impact of airports », York Consulting, mai 1998

⁴⁵ Source : « The economic impact of airports », York Consulting, mai 1998

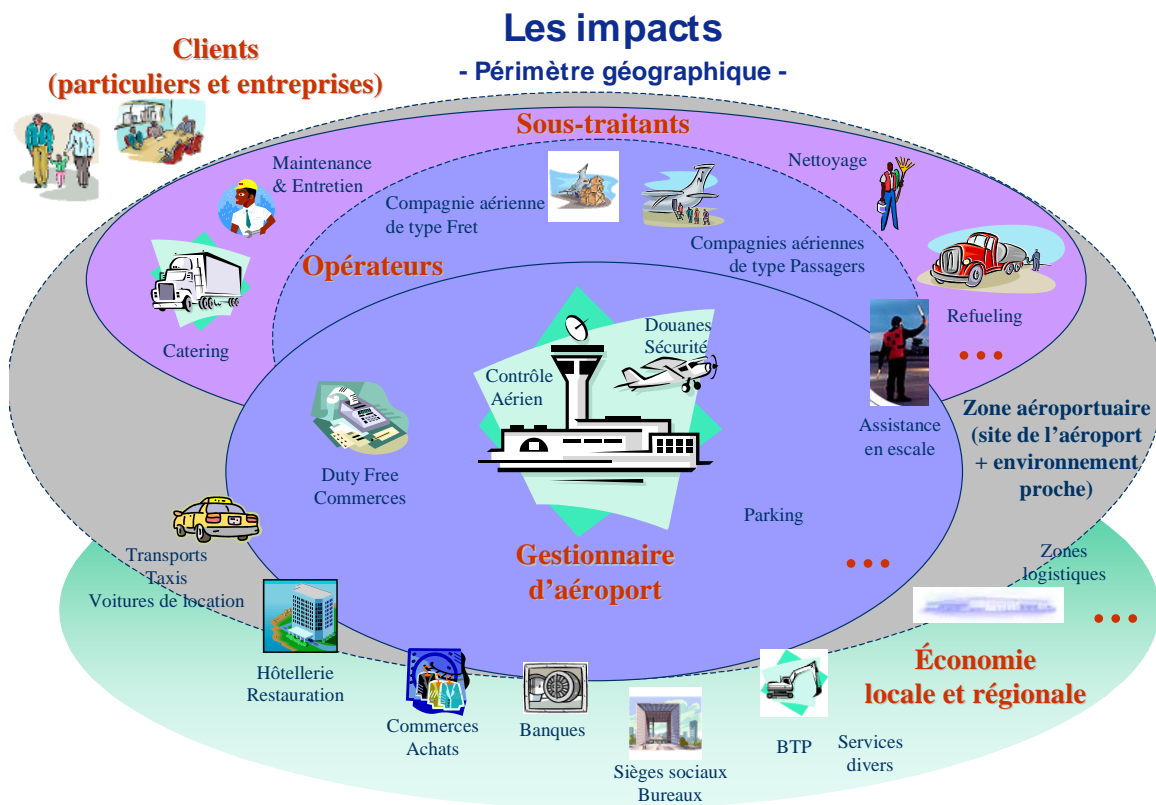
plate-forme aéroportuaire auprès de sociétés situées dans la zone économique locale et régionale.

➤ **Impacts catalyseurs**

- Emplois, chiffres d'affaires et valeurs ajoutées générés par l'attraction, le maintien ou l'expansion des activités économiques au sein de la zone économique étudiée, résultant de l'accessibilité aux marchés permise par l'aéroport, par exemple: investissements propres des sociétés situées approximativement dans un rayon de 60 minutes de route de l'aéroport⁴⁶.

Ces impacts induits et catalyseurs constituent globalement une deuxième catégorie d'impacts.

Ces impacts directs, indirects, induits et catalyseurs découlent du cœur de métier des aéroports, la contribution à la fourniture d'infrastructures et de services permettant aux opérateurs de produire des passagers.kilomètres transportés (PKT) ou des tonnes.kilomètres transportées (TKT). Comme toute activité industrielle, ces impacts se répartissent sur l'hinterland de l'aéroport, zone d'influence qui les entoure.



Source : Analyse KPMG Consulting France d'après données qualitatives recueillies auprès des opérateurs

Le schéma précédent présente une approche du périmètre géographique impacté par l'activité aéroportuaire, et y positionne les différents acteurs de la chaîne de valeur du transport aérien. Différentes typologies d'activités (gestionnaire d'aéroport, opérateurs, sous-traitant aéronautiques, etc.) associent l'aéroport au traitement de ses clients (particuliers ou entreprises), tout en contribuant au développement de l'économie locale et régionale.

⁴⁶ Source : « The economic impact of airports », York Consulting, mai 1998

4.2 Liste des OSP au 30 avril 2005

OSP : Liste des lignes concernées

Liaisons	Date de publication	Transporteur	Période d'exploitation
21 liaisons RADIALES			
Agen - Paris (Orly)	25.01.2002	Aérocondor	26.04.1996 / 22.01.2002
Anney - paris (orly)	04.12.2004	Britair/AF	
Aurillac - Paris (Orly)	30.03.2004 publication en cours	Conv. Inter. Airlinair Arrêt le 13/04/05 : AAO en cours	01.09.1995 / 11.12.1998
Bergerac - Paris (Orly)	22.01.2002 conv résiliée au 11/2/05	Airlinair (A5)	26.04.1996
Bergerac - Périgueux - Paris	10.12.2004	AAO en cours	
Béziers - Paris (Orly)	19.04.2002	Airlinair	19.04.2002
Brive - Paris (Orly)	23.08.2002	Airlinair (A5)	28.10.1995 / 30.10.2001
Carcassonne - Paris (Orly)	20.11.2003	AAO infructueux	01.09.1995 / 14.06.1997
Castres - Paris (Orly)	22.01.2002	Convention Inter	05.03.1997
Cherbourg - Paris (Orly)	21.05.1999 (AAO en cours sans modif osp)	Twin Jet (T7)	25.05.1996
Epinal - Paris (Orly)	27.01.2004	Twin-jet	26.04.1996 / 18.12.1998 / 01.07.2003
Le Puy - Paris (Orly)	15.09.2001	Hex Air (UD) / AAO en cours	01.09.1995 / 15.09.2001 / 14.01.2002
Lannion - Paris (Orly)	18.11.2003	Britair pour AF	30.11.2002
La Rochelle - Paris (Orly)	22.01.2002	Plus exploitée	
Limoges - Paris (Orly)	04.12.2004	Britair/AF	
Metz-Nancy-Paris (Orly)	20.05.2003	AF	
Montbéliard - Paris (Orly / CDG)	30.12.1995		
Périgueux - Paris (Orly)	18.12.1998	Allinair (A5) (échéance 10/02/05)	26.04.1996
Rodez - Paris (Orly)	23.07.2002	(Britair) AF	31.05.1997
Saint-Etienne - Paris	14.08.2002	KLMEXEL	
Tarbes - Paris	27.01.2004	Air France	
25 liaisons TRANSVERSALES			
Angoulême - Lyon	30.01.2004	Twin Jet	28.10.2003
Angers - Tours-Lyon	10.12.2004	AAO en cours	
Aubagne - Marseille	30.12.1995	Plus exploitée	
Bourges - Lyon	20.11.2003	AAO infructueux	
Brest - Ouessant	23.05.2002 / (en cours de publication)	Finist'Air	28.06.1996
Castres - Lyon (Satolas)	12.02.2005	Hex Air (UD) / AAO en cours	02.12.1995 / 22.01.2002
Rodez - Lyon (Satolas)		Hex Air (UD) / AAO en cours	
Dijon - Clermont-Ferrand	18.11.03	AAO infructueux	
Lorient - Lyon	29.01.2002	(Regional) AF	28.06.1996
Montpellier - Bordeaux	26.04.1996	Air Littoral (FU)	Plus exploitée
Montpellier - Nantes	26.04.1996	Régional	
Montpellier - Nice	26.04.1996	Air Littoral (FU)	Plus exploitée
Montpellier - Strasbourg	26.04.1996	Alsace Exel	Saisonnier : du 02.07.04 au 14.09.04
Pau - Nantes	28.06.1996	Pas exploitée	15.09.1995
Reims-Clermont-Ferd.	06.03.2001		Jamais exploitée
Rennes - Lille	25.05.1996	(Regional) AF	Plus exploitée
Rennes - Mulhouse	27.03.2002	(Regional) AF	25.05.1996
Rennes - Toulouse	25.05.1996	(Britair) AF	
Saint-Etienne - Bodez	28.8.2003	Pas exploitée	24.04.1997
Saint-Etienne - Nantes	28.8.2003	Air Exel	24.04.1997 / 02.02.2000
Saint-Etienne - Lille	28.8.2003	Pas exploitée	28.01.2000
Saint-Etienne - Toulouse	28.8.2003	Pas exploitée	28.01.2000
Toulon - Lyon	27.01.04	AAO infructueux	

Liaisons	Date de publication	Transporteur	Période d'exploitation
11 Liaisons a destination de L'OUTREMER ou réalisées a l'intérieur de départements			
Cayenne - Saint-Georges	13.09.2001	Air Guyane SP	30.07.1996
Cayenne - Maripasoula	13.09.2001	Air Guyane SP	30.07.1996
Cayenne - Saul	13.09.2001	Air Guyane SP	30.07.1996
Guadeloupe - Métropole	09.08.1997 / 22.03.2003	AF,SS,TX	
Guadeloupe - La Désirade	22.07.2003		
Guadeloupe - les Saintes	22.07.2003		
Guadeloupe - Marie-Galante	22.07.2003		
Guadeloupe - St-Barthelemy	22.07.2003		
Guadeloupe - St-Martin	22.07.2003		
Guyane - Métropole	09.08.1997 / 22.03.2003	AF	
Martinique - Métropole	09.08.1997 / 22.03.2003	AF,SS,TX	
Réunion - Métropole	09.08.1997 / 22.03.2003	AF,SS,ZN,UU	
18 LIAISONS AU DEPART DE LA CORSE			
Ajaccio - Paris (Orly)	20.05.2003	AF/XK	03.08.1995
Ajaccio - Marseille	29.04.2003	XK/AF	03.08.1995
Ajaccio - Nice	29.04.2003	XK/AF	03.08.1995
Ajaccio - Montpellier	15.01.2003	Plus exploitée	16.09.1998
Ajaccio - Lyon	28.08.2002	AF/XK	19.10.2000
Bastia - Paris (Orly)	20.05.2003	AF/XK	03.08.1995
Bastia - Marseille	29.04.2003	XK/AF	03.08.1995
Bastia - Nice	29.04.2003	XK/AF	03.08.1995
Bastia - Montpellier	15.01.2003	Pas exploitée	16.09.1998
Bastia - Lyon	28.08.2002	AF/XK	19.10.2000
Calvi - Paris (Orly)	20.05.2003	AF/XK	03.08.1995
Calvi - Marseille	29.04.2003	AF/XK	03.08.1995
Calvi - Nice	29.04.2003	AF/XK	03.08.1995
Calvi - Lyon	28.08.2002	AF/XK	19.10.2000
Figari - Paris (Orly)	20.05.2003	AF/XK	03.08.1995
Figari - Marseille	29.04.2003	AF/XK	03.08.1998
Figari - Nice	29.04.2003	AF/XK	03.08.1995
Figari - Lyon	28.08.2002	AF/XK	19.10.2000
6 LIAISONS AU DEPART DE STRASBOURG			
Strasbourg - Copenhague	05.12.2000	(Britair) AF	15.10.1994
Strasbourg - Amsterdam	09.04.2002	KLM Exel (XT)	
Strasbourg - Madrid	05.12.2000	IB/Air Nostrum	15.10.1997
Strasbourg - Milan	25.10.2003	TX	15.10.1994 / 05.12.2000
Strasbourg - Munich	25.10.2003	TX	15.10.1994 / 09.04.2002
Strasbourg - Vienne	25.10.2003	Cyprus Airways	17.12.1997 / 05.12.2000
2 LIAISONS AU DEPART DE FRANCE VERS L'EUROPE			
Dijon - Londres	15.09.1995	AO en cours	
Pau - Madrid	15.09.1995	Non exploitée	

Source : DGAC

Améliorer la compétitivité du secteur aérien français

Cahier technique n°2

**→ Etat des lieux du transport
aérien en France**

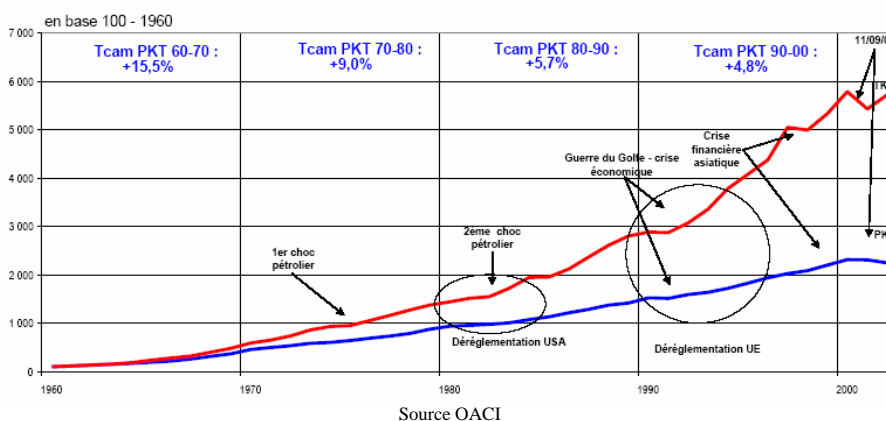
L'état des lieux du transport aérien français vise à établir un constat des trafics et prévisions de trafic selon les segments de marché et a pour objet de rappeler de façon factuelle les réalités d'un secteur trop souvent exclusivement identifié au groupe Air France - KLM. Or, le paysage aérien français est également constitué d'un nombre significatif de compagnies, petites à moyennes, évoluant sur des marchés très divers.

Malgré des niveaux de trafics et une production à nouveau en croissance depuis le récent regain d'activité de 2004, les marges des opérateurs français - soumis à un contexte commercial concurrentiel très dur et à l'alourdissement continu de leurs charges externes - continuent de se réduire. Le transport aérien français a connu, dans un contexte économique et géopolitique mondial chaotique, de nombreuses cessations d'activités, compensées tout du moins en partie par des créations d'entreprises ou développement d'activités. Ce cahier, au-delà de ces constats préoccupants, a également pour objet de mettre en exergue les gisements de croissance et de développement disponibles pour les opérateurs nationaux, dans toute leur diversité.

1 Trafics et prévisions de trafic

1.1 Les trafics

Après plusieurs années d'une crise commencée en 2000, le transport aérien a renoué en 2004 avec la croissance. Les années 2001, 2002 et 2003 avaient en effet été marquées par de graves événements géopolitiques (attentats du 11/09/2001 ; guerre en Irak) et sanitaires (épidémie de SRAS, grippe aviaire) successifs, replongeant à chaque fois le secteur dans la crise. Le premier semestre 2005 confirme la reprise entamée en 2004.



A l'échelle mondiale, le pavillon américain est toujours très mal en point. L'Asie, sortie des crises sanitaires qui l'avaient durement frappées en 2003, connaît des taux de croissance du trafic remarquables. L'Europe, quant à elle, continue de se redresser lentement, et s'installe dans un nouveau type d'équilibre commercial caractérisé par la consolidation de 3 pôles construits autour de ses principaux opérateurs que sont Air France - KLM, Lufthansa et British Airways.

2004 fut donc, en comparaison des 3 années précédentes, une année d'accalmie, permettant au trafic mondial de retrouver des taux de croissance très confortables (+15,3% pour le trafic passagers¹, +13,4% pour le fret²), proches de ceux que connaissait le transport aérien à la fin des années 90.

1.1.1 Le trafic passagers (2000-2004)

En France, en 2004, le trafic total a à nouveau nettement franchi le seuil des cent millions de passagers transportés, chiffre symbolique dépassé pour la première fois en 2000, effaçant ainsi 4 années de stagnation. Le trafic passager a connu une croissance sensible de +6.4% par rapport à l'année précédente, en fort contraste avec les taux stagnants ou négatifs des trois années précédentes (2003 : -0.5% , 2002 +0.5% , 2001 -2.2%).

France - Trafic passagers - année 2004³ (en milliers de passagers)

Trafic en milliers	PASSAGERS			MOUVEMENTS ^a		
	2004	2004/2003	2004/2000	2004	2004/2003	2004/2000
Métropole - International	76.065,5	+9,4%	+13,6%	907,3	+3,9%	+0,2%
Paris - International	54.273,2	+8,6%	+11,2%	529,5	+5,6%	+7,6%
Régions - International	21.792,3	+11,4%	+20,1%	377,8	+1,7%	-8,6%
Métropole - Métropole	22.502,8	-2,3%	-16,6%	353,4	-7,5%	-23,2%
Paris - Régions	17.488,7	-0,1%	-17,4%	197,4	-1,1%	-19,8%
Régions - Régions	5.014,0	-9,1%	-14,0%	156,0	-14,5%	-27,2%
Total hors Outre-Mer	98.568,2	+6,5%	+4,9%	1.260,7	+0,5%	-7,7%
Métropole - Outre-Mer	3.342,0	+4,7%	-11,0%	8,8	+13,6%	-16,5%
Outre-Mer - Intérieur	2.113,0	+3,3%	+2,4%	92,2	+1,3%	-10,8%
Outre-Mer - International	1.853,3	+3,3%	-3,1%	59,1	+1,3%	-7,9%
Total Outre-Mer	7.308,4	+3,9%	-5,5%	160,0	+1,9%	-10,1%
TOTAL FRANCE	105.876,6	+6,3%	+4,1%	1.420,7	+0,6%	-8,0%

* Dans le calcul des flux, le trafic de l'aéroport franco-suisse Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français

Cette croissance retrouvée dissimule cependant d'importantes disparités selon les faisceaux considérés. Le faisceau Métropole - International tire seul la croissance, le réseau Métropole - Métropole étant particulièrement sinistré. Le réseau Métropole - Outre Mer se caractérise par une belle reprise en 2004 (+4,7%), mais n'a pas encore retrouvé le niveau de l'année 2000.

1.1.1.1 Les lignes domestiques

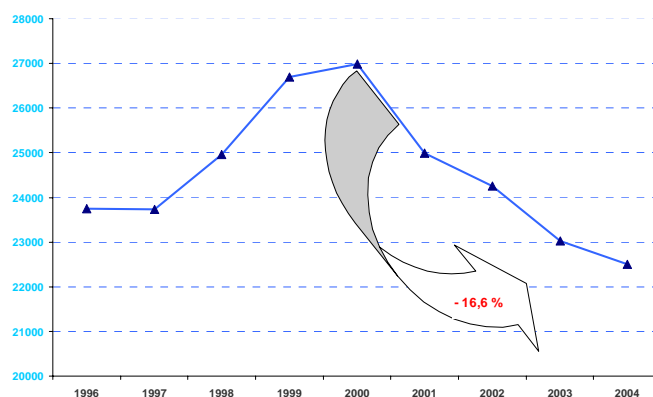
Par nature moins soumises aux aléas de la conjoncture internationale subissent cependant une baisse ininterrompue et notable de leur fréquentation, avec un recul de 9.1% en 2004 pour les lignes transversales. Les disparitions d'Air Lib, début 2003, d'Aéris à la fin de cette même année et d'Air Littoral début 2004 contribuent certes à cet effondrement, mais il est remarquable que d'autres transporteurs ne se soient pas positionnés pour prendre les places vacantes et étendre leur offre sur le réseau domestique.

¹ Sources IATA exprimées en RPK (Revenue Passenger Kilometres)

² Sources IATA exprimées en FTK (Freight Tonne Kilometres)

³ Source DGAC - Note de synthèse et d'actualité DTA/SDEEP - février 2004

France - Trafic passagers domestique 1996/2004⁴ (en millions de passagers)



Il convient par conséquent de s'interroger sur les causes d'une baisse de 16.6% du trafic domestique en l'espace de 4 années.

Un certain nombre d'explication peuvent être avancées :

- L'attrition puis la faillite d'Air Lib, en février 2003, compagnie très largement tournée sur le réseau domestique, en est certainement une cause majeure ;
- Les mesures de sûreté prises après les attentats du 11 septembre 2001 ont entraîné une forte perte d'utilité de l'aérien pour les passagers sur les vols courts : le temps de parcours prévu s'est allongé avec un délai de présentation à l'aéroport majoré et la qualité du temps passé à l'aéroport s'est considérablement dégradée (inconfort des files d'attente, procédures de sûreté perçues comme des atteintes à la privauté).
- De plus, le prix du billet a augmenté puisque l'Etat s'est refusé et se refuse encore à prendre à sa charge le coût des mesures de sûreté, les reportant sur le passager.
- Enfin, provisoirement, les nouvelles normes de sûreté ont entraîné une baisse de la ponctualité aérienne, le temps que les nouveaux modes opératoires puissent être industrialisés et « absorbés par l'exploitation ».

A ces différentes causes, s'ajoute celle, centrale, de la concurrence modale du réseau ferré à grande vitesse.

- L'entrée en service du dernier tronçon du TGV Méditerranée Valence/Avignon/Marseille et Avignon/Nîmes en juin 2001 a impacté à la baisse la desserte aérienne de ces villes.
- Plus généralement, la SNCF, financièrement soutenue par les pouvoirs publics (les transferts financiers de la collectivité vers RFF et la SNCF sont de l'ordre de 10 Milliards d'€ par an⁵) détient de ce fait la majeure partie du trafic domestique - 80% contre seulement 20% pour l'aérien⁶ -. Ce soutien des finances publiques lui permet de pratiquer une politique tarifaire agressive contre laquelle les opérateurs aériens ne peuvent bien souvent pas rivaliser.

⁴ Source DGAC

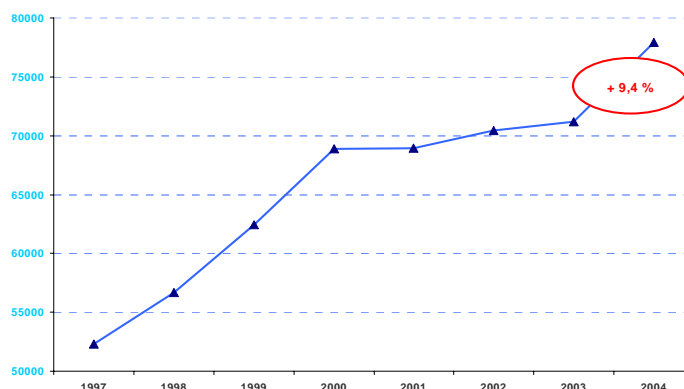
⁵ Commission des Comptes des Transports de la Nations - Rapport final - Avril 2005

⁶ Chiffre 2004

1.1.1.2 Le trafic international

A l'inverse, le trafic international qui avait vu sa croissance se ralentir depuis 2000 a retrouvé en 2004 une belle vigueur, progressant sur un trend comparable à celui constaté dans la seconde moitié de la décennie 90.

France - Trafic passagers international 1997/2004⁷
En millions de passagers



Les résultats de trafic des 4 premiers mois de l'année 2005 confirment ces tendances contrastées.

France - Trafic passagers des 4 premiers mois de 2005⁸

	Janvier 2005/2004	Février 2005/2004	Mars 2005/2004	AVRIL 2005/2004	PASSAGERS* AVRIL
Liaisons radiales	+2,04%	+0,14%	-3,78%	-1,32%	1 477
Liaisons transversales	+1,40%	+0,38%	+2,00%	+5,08%	440
Intérieur Métropole	+1,91%	+0,20%	-2,60%	+0,08%	1 916
Métropole Outre Mer	+0,09%	-3,58%	-2,07%	-4,26%	255
Métropole - Union Européenne*	+11,13%	+1,08%	+9,51%	+2,62%	3 720
Métropole - Autres pays d'Europe	+14,59%	+6,94%	+13,60%	+11,63%	502
Métropole - Amérique du Nord	+8,13%	+9,23%	+9,00%	+5,62%	578
Métropole - Amérique Latine et Caraïbes	+10,63%	+4,15%	+7,86%	+9,80%	278
Métropole - Maghreb	+17,51%	+6,75%	+14,88%	+13,80%	770
Métropole - Autres pays d'Afrique	+4,05%	+2,61%	+7,52%	+8,71%	403
Métropole - Moyen-Orient	+10,51%	+1,49%	+21,80%	+6,17%	183
Métropole - Japon	+8,67%	-0,74%	+9,23%	+6,55%	101
Métropole - Autres pays d'Asie	+2,21%	-1,36%	+6,66%	+3,13%	293
Total International	+10,34%	+2,57%	+9,92%	+5,29%	6 854
dont Compagnies françaises	+13,56%	+5,83%	+9,93%	+6,23%	2 630
dont compagnies étrangères	+8,25%	+0,56%	+9,91%	+4,72%	4 224
Total Général	+7,84%	+1,79%	+6,51%	+3,82%	9 033

* en milliers, * 25 pays

DGAC / DRE

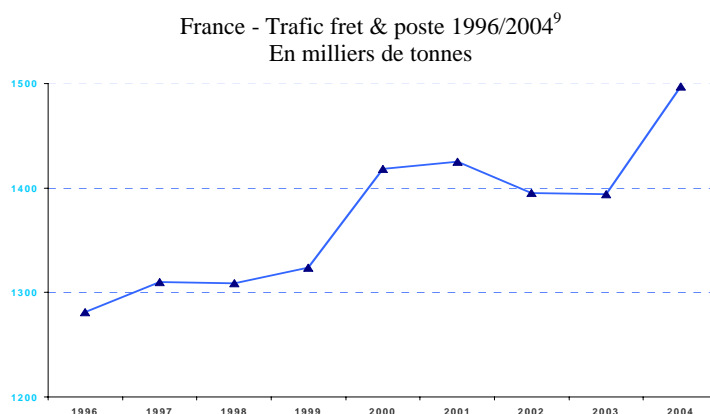
Sur l'ensemble du 1^{er} trimestre 2005, la progression du trafic international demeure appréciable (+7%), quand l'évolution des trafics intérieurs métropolitain et vers l'Outre mer demeure en baisse (respectivement de -0,2 et -2%). Au global, le trafic progresse de 5%.

⁷ Source DGAC

⁸ Source DGAC

1.1.2 Le trafic fret (2000-2004)

Le trafic de marchandise a également été durement frappé, en 2001, par les effets conjugués de la crise économique et des événements internationaux. En 2004, il retrouve - pour la première fois depuis 2000 - un taux de croissance positif.



Le transport aérien plongé depuis l'année 2000 dans une crise sans précédent, connaît depuis le début de l'année 2004 un redressement significatif de son trafic.

1.2 Les prévisions de trafic

Le retour à la croissance du trafic constaté en France et dans le monde en 2004 devrait, selon l'ensemble des prévisionnistes, se confirmer dans les années à venir. Il convient cependant de rester prudent car le transport aérien est éminemment sensible à tout événement international susceptible de contrarier ce récent regain de vigueur.

1.2.1 Le trafic international

Pour IATA¹⁰, le trafic total mondial devrait connaître une croissance moyenne de 6% par an, sur la période 2004-2008. La zone Asie/Pacifique, tirée par le développement du trafic chinois, devrait en constituer le principal moteur.

L'OACI¹¹ prévoit quant à elle une poursuite de la croissance du trafic mondial sur un rythme de 5,4% en 2005 et 5,2% en 2006. Elle aussi projette une plus forte progression de l'activité des compagnies des régions Asie/Pacifique (+6,8% en 2005) et Moyen-Orient (+6,9% en 2005). Ces chiffres sont repris par les deux principaux constructeurs mondiaux que sont Airbus et Boeing dans leurs propres prévisions de marché.

1.2.2 Le trafic passager en France¹²

Les prévisions à court terme (2005/2006) de la DGAC sont fondées sur le contexte économique national et international, les opinions des experts et acteurs du secteur, et les résultats de la modélisation du trafic. Elles s'établissent entre +2,4% et +4,8% de croissance pour 2005.

⁹ Source DGAC

¹⁰ IATA International Cargo & Passenger forecasts 2004-2008 - Décembre 2004

¹¹ Prévisions OACI du trafic régulier de passagers 2004/2006 - Septembre 2004

¹² Source note prévisions de trafic - DAST - janvier 2005

Le trafic de la métropole estimé selon trois scénarios de croissance à 2,5%, 3,7% et 5,0% pourrait atteindre entre 104,5 et 107,0 millions de passagers et le trafic total de la France (y compris l'outre-mer), entre 108,4 et 111,0 millions de passagers.

Millions de passagers	2004	2005		
		Scénario Bas	Scénario Médian	Scénario Haut
Trafic total métropole	101,9	+2,5%	+3,7%	+5,0%
Trafic intérieur	22,5	-2,3%	-1,7%	-1,0%
Trafic métropole - OM	3,3	+2,0%	+2,5%	+3,0%
Trafic UE *	41,5	+4,6%	+6,3%	+8,0%
Trafic International nc UE *	34,5	+3,2%	+4,4%	+5,6%
Trafic total France	105,9	+2,4%	+3,6%	+4,8%

* Changement de périmètre au 01/05/2004

Les prévisions pour l'année 2006 s'inscrivent dans une fourchette comprise entre +1,7% et +4,2% pour la métropole, soit un rythme plus faible que pour 2005.

Millions de passagers	2005 Sc. médian	2006		
		Scénario Bas	Scénario Médian	Scénario Haut
Trafic total métropole	105,7	+1,7%	+3,1%	+4,2%
Trafic intérieur	22,1	-3,5%	-0,6%	+1,0%
Trafic métropole - OM	3,4	+0,0%	+2,3%	+4,6%
Trafic UE	44,2	+3,4%	+4,2%	+4,9%
Trafic International nc UE	36,0	+3,0%	+4,2%	+5,4%
Trafic total France	108,6	+1,7%	+3,1%	+4,1%

L'ensemble des prévisionnistes s'accorde pour anticiper une forte reprise de la croissance du transport aérien dans les années à venir, dans toutes les régions du monde.

2 Les compagnies aériennes françaises

2.1 Trafics et production

En 2004, le trafic cumulé des 15 premiers opérateurs français¹³ de transport de passagers s'élevait à 56 millions de passagers (en augmentation de 2,3% par rapport à 2003) représentant plus de 140 milliards de PKT¹⁴ (en augmentation de 8,5% par rapport à 2003).

¹³ Air France, Régional CAE, Britair, Corsair, CCM, Star Airlines, Air Méditerranée, Air Caraïbes, Aigle Azur, Air Tahiti, Air Austral, Air Horizons, Air Tahiti Nui, Air Calédonie Intl, Air Calédonie (source DGAC)

¹⁴ Passager Kilomètre transporté

Les **compagnies françaises** ont connu dans leur ensemble, par rapport à 2004, une augmentation de leur trafic de +8,5 % en nombre de PKT¹⁵ (+2,3% en nombre de passagers).

Au total, la **production¹⁶ de la branche transport aérien** s'établit en France à 16,8 milliards d'€ en nette progression de + 4,5 % en valeur par rapport à 2003. Ce chiffre traduit à la fois une forte augmentation de la production en volume (+7,2% pour le transport de voyageurs, + 10,4% pour le transport de marchandises) et une baisse des prix du transport aérien qui ont chuté sur l'ensemble de l'année de 2%, alors même que les prix du pétrole flambaient. Les compagnies, prises en étau entre les exigences d'un marché hyper concurrentiel et des contraintes de coûts exogènes croissantes n'ont semble t-il répercuté que partiellement ce surcoût carburant, diminuant par la même des marges pourtant structurellement très faibles.

Activité des principales compagnies aériennes résidentes¹⁷
(évolution en PKT)

	Evolution 2004/2003	2003	2004
	En %	En millions de PKT	
Air France + Cies franchisées dont :	+ 2,9	102.510,2	110.446,6
Air France	+ 2,5	99.278,9	106.978,0
Régional CAE	+ 24,2	1.008,8	1.261,1
Brit Air	+ 5,9	1.117,7	1.225,4
Corsair	+ 2,6	12.117,4	12.349,0
CCM Airlines	+ 13,9	618,9	790,3
Star Airlines	+ 16,1	2.634,3	3.074,5
Air Méditerranée	+ 96,5	809,6	1.590,5
Air Caraïbes	+ 1146,6*	172,7	2.152,9
Aigle Azur	+ 61,5	710,1	1.147,2
Air Tahiti	+ 0,3	256,3	257,1
Air Austral	+ 91,0	1.251,1	2.389,3
Air Horizons	-0,4	1.572,1	1.533,4
Air Tahiti Nui	+ 13,5	3.046,7	3.455,9
Air Calédonie Intl	+ 20,2	1116,4	1.341,5
Air Calédonie	+ 3,1	44,7	46,1
Aéris	-	2.175,7	-
Air Littoral	-	805,4	-
Air Lib	-	730,5	-
Total	+8,5	130.576,3	141.611,1

* Lancement de l'activité long-courrier transatlantique en 2004

Le chiffre d'affaires cumulés des opérateurs français, passagers et fret, s'élevait pour sa part en 2003 à 18,5 milliards d'€¹⁸

¹⁵ Passager par kilomètre transporté

¹⁶ Source DAEI/SES Les transports en 2004 (Premiers résultats – Avril 2005). Ce chiffre reflète la production réalisée par les entreprises résidentes sur le territoire français, pour compte d'autrui uniquement.

¹⁷ Source DGAC

¹⁸ Source Market briefing / France Airlines Market - Novembre 2004

Chiffres d'Affaires 2002 des principaux opérateurs français¹⁹

Sociétés	CA non consolidé (M d'euros)	Clôture
AIR FRANCE	11 731,0	31/03/2003
CORSAIR	449,6	31/12/2002
REGIONAL CAE	423,0	31/03/2003
BRITAIR	362,5	31/03/2003
EUROPE AIRPOST	139,4	31/12/2002
CCM AIRLINES	130,0	31/12/2003
STAR AIRLINES	120,7	31/10/2002
AIRBUS TRANSPORT INTL	113,2	31/12/2002
AIR HORIZON	110,9	31/12/2002
AIR AUSTRAL	56,8	31/03/2003
HELI UNION	54,6	31/12/2002
CARAIBES AIR TRANSPORT	49,5	31/12/2002
AERO SERVICE EXECUTIVE	35,9	31/12/200
AIGLE AZUR	34,0	31/03/2003






*Malgré des niveaux de trafics et une production en croissance,
les marges des entreprises françaises - soumises à un contexte
commercial concurrentiel très dur et à l'alourdissement continu de
leurs charges externes - continuent de se réduire.*

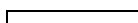



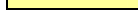
¹⁹ Source Xerfi Transport aérien - juin 2004

2.2 Les compagnies : état de l'existant et typologie

Les compagnies aériennes françaises autorisées à effectuer du transport aérien public étaient, en 2004, au nombre de 110²⁰. Leur recensement par principaux types de service permet de dessiner à grands traits une première typologie du secteur²¹

AERO ENTREPRISE	ARTIS HELICOPTERES	HELI AIR SERVICE	POLYNESIA HELICOPTERES
AERO SERVICE CORPORATE	ATLANTIC AIR LIFT	HELI BEARN	PROTEUS HELICOPTERES
AERO SERVICES EXECUTIVE	ATLANTIQUE AIR ASSISTANCE	HELICAP	RECTIMO AIR TRANSPORT
AEROVISION	ATLANTIQUE HELICOPTERE	HELICOPTERES DE FRANCE	REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE
AIGLE AZUR	AVIALIM	HELIFRANCE - PARIS HELICOPTERE	SA HELICOCEAN
AIR AILES	AVIASUD	HELIJET	SARL AZUR HELICOPTERE
AIR ANGOULEME	AVIATION DEFENSE SERVICE	HELILAGON	SARL FRENCH RIVIERA AIRWAYS COMPANY
AIR ARCHIPELS	AVIAXESS	HELI SECURITE	SAS AIR HORIZONS
AIR AUSTRAL	AVIAZUR	HELI STAR	SERVICE AERIEN FRANCAIS/HELI ALPES
AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL	AXIS AIRWAYS	HELITIME	SKYCAM HELICOPTERES
AIR CALEDONIE	BLUE LINE	HELITOURISME	SOCIETE AIR FRANCE
AIR CALEDONIE INTERNATIONAL	BRIT AIR	HELI UNION	SOCIETE TRANSPORT AERIEN REGIONAL
AIR CARAIBES	CHALAIR AVIATION	HELI UNION GUYANE	STAR SERVICE INTERNATIONAL
AIR CARAIBES ATLANTIQUE	CHALLENGE SAS	HEX'AIR	ST BARTH COMMUTER
AIR GUYANE SP	CHAMPAGNE AIRLINES	ICARE FRANCHE COMTE	TAKE AIR LINES
AIRLEC AIR ESPACE	COMPAGNIE AERIENNE CORSE MEDITERRANEE	IXAIR	TAXI AIR FRET
AIRLINAIR	COMPAGNIE AERIENNE DE TRANSPORT EXECUTIF	JEAN BORIES	TAXI CARAIBES AIR
AIR MEDITERRANEE	CORAIL HELICOPTERES	JET SYSTEMS	TOURAIN HELICOPTERE
AIR MOOREA	CORSE AIR INTERNATIONAL	JET SYSTEMS HELICOPTERES SERVICE	TRANS HELICOPTERE SERVICE
AIR SERVICE VOSGES	CORSEUS HELICOPTERES	LOCAVIA-NOUMEA	TRANSPORT'AIR
AIR ST PIERRE	DARTA	LORRAINE AVIATION SARL	TRANSPORTS AERIENS INTERCARAIBES
AIR TAHITI	DASSAULT FALCON SERVICE	MANAG'AIR	TWIN JET
AIR TAHITI NUI	EAGLE AVIATION	MICHELIN AIR SERVICES	UNIJET
AIR TAXI	EURALAIR INTERNATIONAL SOCIETE NOUVELLE	MONT BLANC HELICOPTERES	
AIRWAYS	EUROPE AIR LINES	NICE HELICOPTERES	
ALSAIR	EUROPE AIRPOST	OCTAVIA AIRLINES	
ALTAGNA	FINIST'AIR SAS	OYONNAIR	
ALTITUDE	FLOWAIR AVIATION	PAN EUROPEENNE AIR SERVICE	
ARIA SAS	FRANCE COPTER	PHENIX AVIATION	

	Long-courrier régulier
	Long-courrier loisir
	Court et moyen courrier loisir
	Court et moyen courrier régulier
	Affaires

	DOM-TOM
	Avions Taxi
	Hélicoptères
	Fret & Poste
	Autres

²⁰ Liste GSAC - Agréments suivis par l'autorité française - Certificat de Transporteur Aérien - Dernière mise à jour de mai 2005

²¹ Classement selon activité principale

Ce tableau illustre la grande diversité des différents métiers du transport aérien français, bien éloignée de l'image monolithique et monopolistique du secteur.

2.3 Démographie et emploi

En termes de démographie, les derniers exercices auront été marqués par la disparition, dans le sillage d'Air Lib, de nombreux opérateurs nationaux, mais aussi par la fusion Air France - KLM. Parallèlement à cette réussite industrielle majeure, le secteur a subi un grand nombre de défaillances. Un retour en arrière sur les 4 années qui viennent de s'écouler permet de constater l'ampleur de la crise essuyée par le transport aérien français.

2.3.1 créations et disparitions de compagnies aériennes françaises

Sur une population totale de 450 établissements (transport aérien, assistance en escale, travail aérien), 61 défaillances (redressement/liquidation) ont été recensées, dont, entre 2003 et 2004 celles des compagnies Aéris, Air Littoral, Euralair, Occitania, Air Atlantique, Eagle Aviation, Air Jet, R-Lines, Air Bourbon...

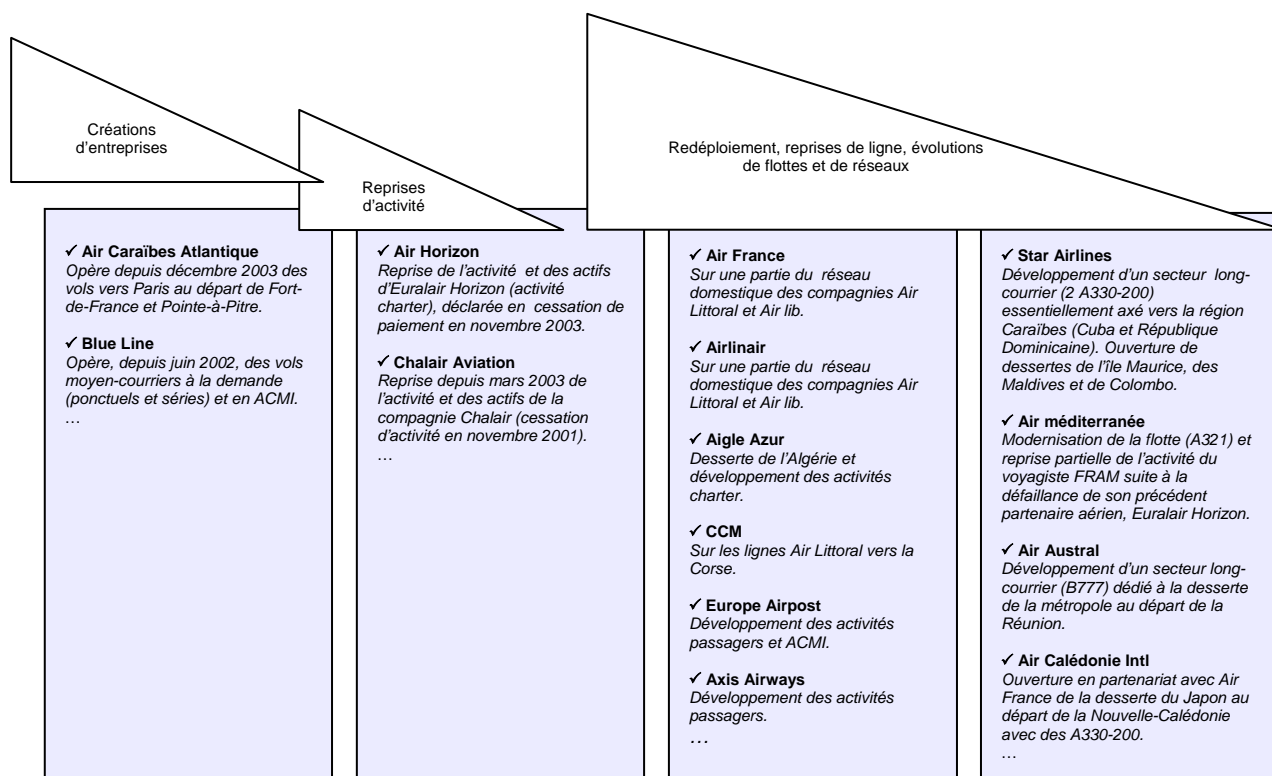
Liste des disparitions majeures de compagnies aériennes ²² depuis 2000

Dates	Evènement
02/2000	✓ Liquidation judiciaire de la compagnie charter Belair Ile de France
05/2000	✓ Redressement judiciaire d'Air Normandie
06/2001	✓ Liquidation judiciaire de la compagnie Air Normandie
07/2001	✓ Reprise d'Air Lib par Holco
09/2001	✓ Dépôt de bilan d'Air Bretagne
10/2001	✓ Liquidation judiciaire de la compagnie Air Bretagne
04/2002	✓ Reprise d'Aérolyon par la holding Aeroplus (via sa filiale Altitude Plus - L-Air)
09/2002	✓ Liquidation judiciaire de la compagnie charter L-Air (ex Aérolyon)
02/2003	✓ Cessation de paiement puis liquidation judiciaire de la compagnie Air Lib
08/2003	✓ Dépôt de bilan d'Air Littoral
09/2003	✓ Dépôt de bilan d'Aéris
10/2003	✓ Reprise d'Euralair Industrie par Omega Aéro industrie, filiale de maintenance de la société saoudienne Arabasco
11/2003	✓ Dépôt de bilan de la compagnie Euralair et mise en redressement judiciaire de 3 filiales du groupe Euralair
12/2003	✓ Liquidation judiciaire de la compagnie Aéris
01/2004	✓ Redressement judiciaire d'Eagle Aviation
	✓ Dépôt de bilan de la compagnie Air Atlantique
	✓ Reprise de la compagnie charter Euralair Horizons et de la compagnie d'aviation d'affaires Euralair International par la holding britannique Angel Gate Aviation Ltd.
	✓ Dépôt de bilan de la compagnie L'Air
02/2004	✓ Liquidation judiciaire de la compagnie charter Eurojet
04/2004	✓ Liquidation judiciaire de la compagnie Air Littoral
12/2004	✓ Liquidation judiciaire de la compagnie Air Atlantique
	✓ Redressement puis liquidation judiciaire de la compagnie Air Bourbon

²² Source Xerfi - Transport aérien - juin 2004 / mise à jour FNAM

Ces disparitions ont cependant été en partie compensées par des créations et développements d'activités, dont certains spectaculaires.

Créations d'entreprises, reprise et développement d'activités
(liste non exhaustive)²³



Certaines de ces compagnies connaissent aujourd'hui des taux de croissance²⁴ impressionnants. Ainsi en est-il, sur le segment d'activité moyen-courrier, des compagnies Aigle Azur et Air Méditerranée dont le trafic a respectivement bondi en 2004 de + 61 et + 96%.

Les compagnies long-courriers basées dans les départements et territoires d'Outre Mer et exploitant des vols vers la Métropole se distinguent également par des croissances de trafic importantes. Air Austral, compagnie réunionnaise, affiche à titre d'exemple pour 2004 une croissance de + 91%, Air Calédonie International de + 20,3%, Air Tahiti Nui de + 13,5%.

2.3.2 Les conséquences sur l'emploi

Au total, on estime à un peu plus de 96.000 le nombre de salariés employés dans le secteur aérien, toutes branches confondues (transport aérien, assistance en escale, travail aérien).²⁵ Ce chiffre s'élève, pour les seules compagnies aériennes, à 73.423 salariés.

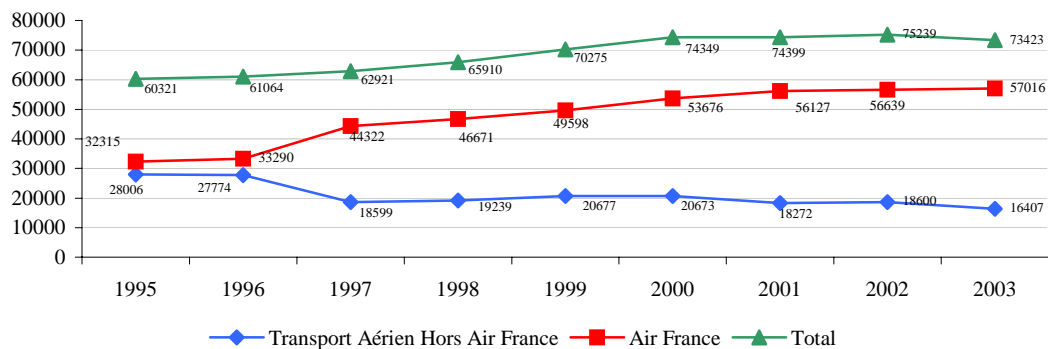
Le bilan de la situation contrastée décrite précédemment révèle, à l'étude des chiffres disponibles sur l'emploi du secteur, une légère baisse des effectifs des compagnies aériennes.

²³ Source Rapport d'activités F NAM 2003/2004 - juin 2004

²⁴ % exprimés en PKT - Passagers Kilomètres Transportés

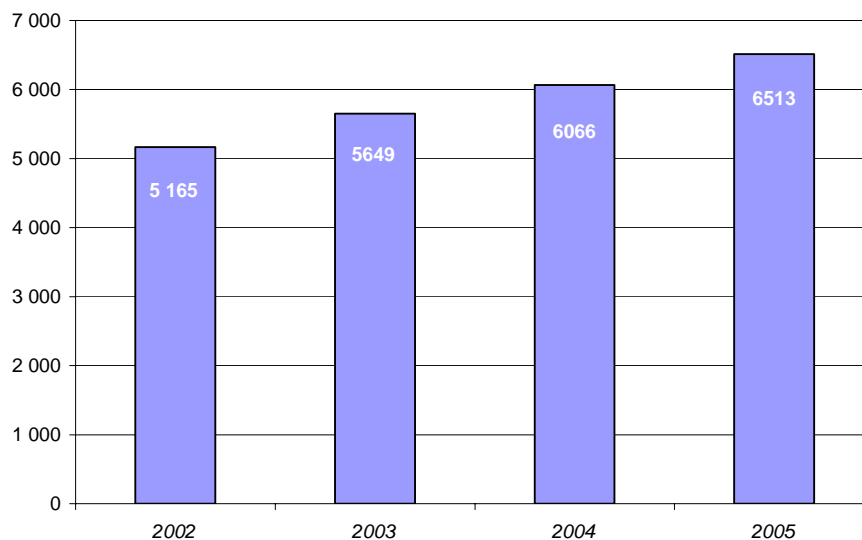
²⁵ Source F NAM / ADAGIO

Evolution des effectifs des compagnies aériennes (de 1995 à 2003)²⁶



D'après un décompte partiel (puisque effectué sur la base des sociétés de la branche effectuant leurs versements au titre de la formation professionnelle continue par l'intermédiaire de l'OPCIB, Organisme Paritaire Collecteur Interbranches) et cependant instructif, les emplois supprimés, au nombre de 5.837²⁷, ont été en partie compensés par des créations d'emplois par les entreprises en reprise ou développement d'activité. Le solde net, pour 2003, s'établissait par conséquent à 2.200 pertes d'emplois, les créations d'emploi ne concernant pas seulement les salariés privés d'emploi. Les demandes d'emploi identifiées par l'ANPE comme relevant du secteur sont en hausse.

Demandeurs d'emploi du secteur Transport aérien répertoriés par l'ANPE²⁸



Le transport aérien français a connu, dans un contexte économique et géopolitique mondial chaotique, de nombreuses cessations d'activités, en partie compensées par des créations d'entreprises ou développement d'activités.

Ce bilan préoccupant ne doit cependant pas masquer les nombreux atouts et potentiels de développement du transport aérien français.

²⁶ Source Air France et Unedic

²⁷ Données ADAGIO – Sur la base des données sociales collectées pour 2003 et au 31 mars 2004.

²⁸ Source ANPE

3 Atouts et fragilités du pavillon français

Rappelons en préambule que l'industrie du transport aérien présente un certain nombre de spécificités majeures suffisamment importantes pour pouvoir - tout au moins en partie -, éclairer les enjeux auxquels se retrouve confronté le secteur aujourd'hui. Nous vous les rappelons ici brièvement afin de lire le développement qui suit à la lumière de ces caractéristiques :

Le transport aérien est :

- ✓ une industrie de réseau ;
- ✓ un secteur présentant de faibles barrières à l'entrée ;
- ✓ une industrie à Besoins en Fond de Roulement négatifs ;
- ✓ une industrie dans laquelle il est possible de fournir un service 'inversé' ;
- ✓ une industrie dans laquelle il est possible de fournir un service géographiquement déconnecté de la demande en raison de la possibilité de déplacer les capacités de production.

3.1 AF - KLM : un atout majeur

Le transport aérien mondial est aujourd'hui structuré autour de 3 alliances représentant à elles seules plus de 60% du marché mondial. Ce mouvement d'alliance, entamé dès le début des années 90 par des accords commerciaux entre compagnies, n'a depuis cessé de s'étendre. Le mouvement de consolidation se caractérise aujourd'hui par des prises de participation capitalistique, dont l'opération AF/KLM est emblématique.

Les alliances mondiales de compagnies aériennes en 2004²⁹



Oneworld

- 17% du marché IATA
- 223 millions de passagers transportés
- 1.940 avions
- 8.000 vols/jour
- 41 Md € de CA
- 260.000 salariés.



Sky Team

- 21 % du marché IATA
- 341 millions de passagers transportés
- 2.150 avions
- 13.300 vols/jour
- 56 Md € de CA
- 270.000 salariés



Star Alliance

- 24% du marché IATA
- 355 millions de passagers transportés
- 2.477 avions
- 14.000 vols/jour
- 70 Md € de CA
- 278.000 salariés

La fusion des pavillons nationaux français et néerlandais a eu pour première conséquence de créer le premier transporteur aérien européen. Ce nouveau groupe est aujourd'hui leader au niveau mondial : 1^{er} en terme de chiffre d'affaires (19 milliards d'€) et 3^{ème} pour le trafic, avec une flotte de 556 avions

²⁹ Fitch Rating - Special report « European airlines : limited cost-cutting achieved so far » - 18 april 2005

et un effectif salarié de 106.000 personnes. Les deux plates-formes aéroportuaires de correspondances, bases opérationnelles respectives des 2 opérateurs, que sont Roissy et Schiphol sont parmi les quatre plus grandes en Europe (aux côtés de Londres et Francfort). Enfin, les activités fret des 2 compagnies sont complémentaires. La mise en commun de leurs spécialisations respectives (les produits express pour Air France et les produits périssables pour KLM) les positionne en tant que premier groupe cargo mondial.

La France dispose avec **Air France - KLM et le hub de Roissy Charles de Gaulle d'atouts maîtres pour le développement économique et le rayonnement international de la France**. Leur réussite est déterminante pour tout un tissu d'entreprises concourant à l'exploitation aérienne ou tirant profit des opportunités créées par les flux de passagers et de marchandises traités par ces acteurs. Renforcer l'attractivité de hub de CDG et la position concurrentielle de Paris sur le continent constitue un enjeu majeur, face aux plates-formes de Francfort, Londres, Amsterdam et dans une moindre mesure Madrid.

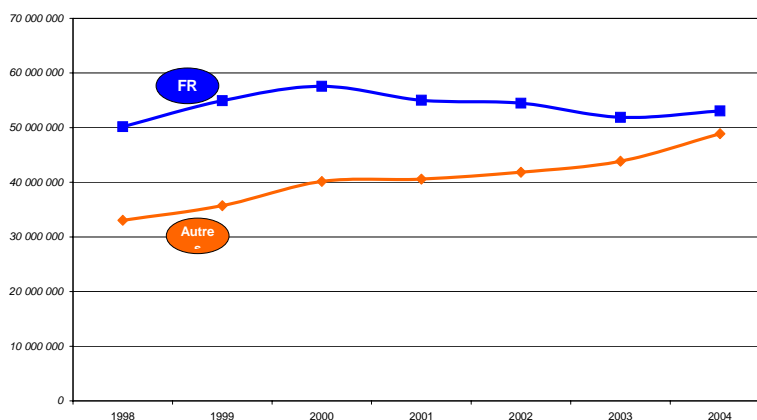
3.2 La place du pavillon français

Ces dernières années, comme décrit précédemment, auront donc été des années de paradoxe pour le pavillon français. Tandis qu'Air France confirme son développement, un nombre important de compagnies et prestataires de services ont cessé leur exploitation ou été placés en redressement judiciaire.

3.2.1 Des affaiblissements significatifs sur certains segments

Au final, le pavillon français continue de perdre des parts de marché au profit des compagnies étrangères. Il a ainsi chuté, à l'international, de 42,7 % à 37,4 % entre 1996 et 2004.

Total flux Métropole



Part de marché du pavillon français (%)³⁰

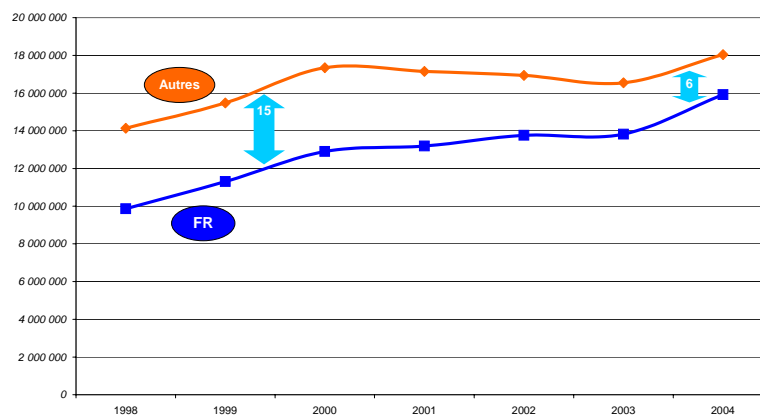
	2004	2003	2002	2000
Europe	30,3	32,8	35,4	38,2
<i>dont UE</i>	29,8	32,4	35,3	38,3
Afrique	45,4	40,4	41,6	36,8
Amérique	60,9	61,5	56,1	51,8
Asie	41,2	39,8	41,6	42,4
Océanie	0	3,1	0	14,9
Total	37,4	38,3	39,6	40,2

³⁰ Source DGAC

Ce chiffre révèle cependant deux tendances opposées. En effet, le pavillon français perd des parts de marché sur les dessertes internationales court moyen courrier, quand il en gagne au contraire sur le long-courrier :

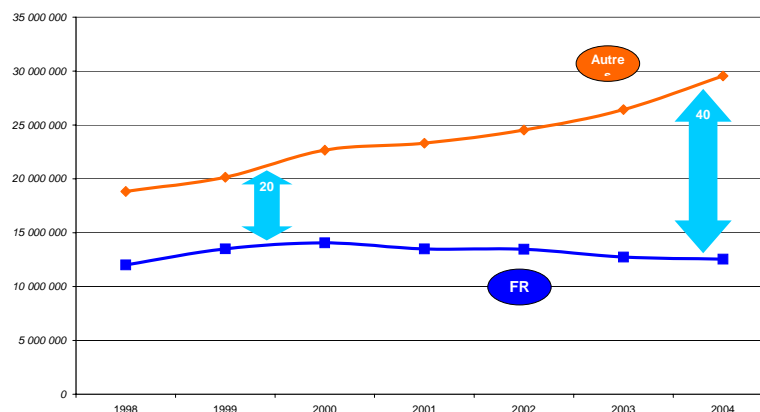
- Sa part du trafic est en forte progression sur l'international hors UE, passant de 42% en 1999 à 47 % en 2004 réduisant ainsi l'écart avec les compagnies étrangères concurrentes de 15 points en 1999 à 6 points en 2004.

Trafic Métropole - International (hors UE 25)



- A l'inverse, le trafic à destination des pays de l'Union européenne (UE 25) témoigne du rapide développement et de l'enracinement des compagnies low-costs, dont aucune ne bat pavillon français. Cette nouvelle donne concurrentielle se traduit par une nette dégradation des parts de marché des compagnies françaises sur ce segment, se traduisant par un écart de 40 points en 2004.

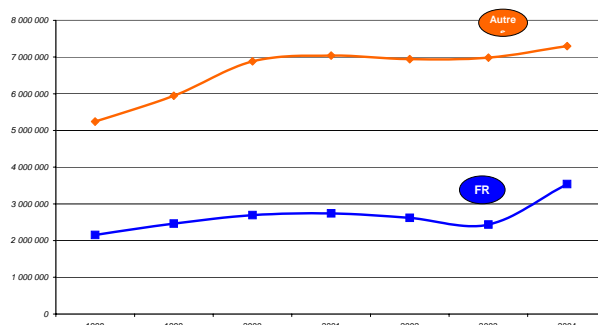
Trafic Métropole - UE 25



Date : 21/06/05

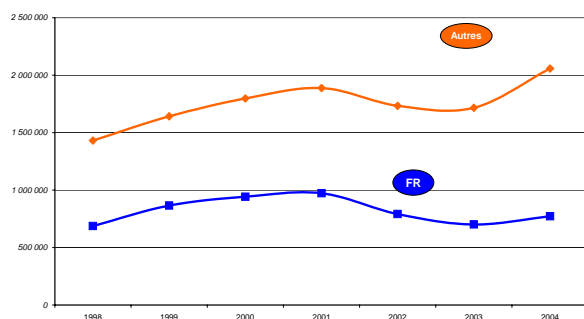
- Enfin, le pavillon français, malmené depuis plusieurs années sur la desserte des pays du bassin méditerranéen, retrouve en 2004 une certaine vigueur.

Trafic Métropole - Bassin méditerranéen

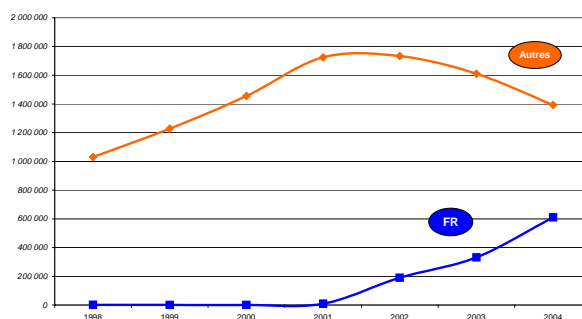


Jusqu'en 2003, le trafic des compagnies françaises à destination de cette zone géographique s'est régulièrement étiolé. La nette reprise constatée l'an passée est circonscrite à quelques faisceaux et notamment imputable, selon la desserte concernée, à un « effet Flash Airlines » pour l'Egypte, à la disparition de Khalifa Airways et à la relative stabilisation du contexte géopolitique pour l'Algérie.

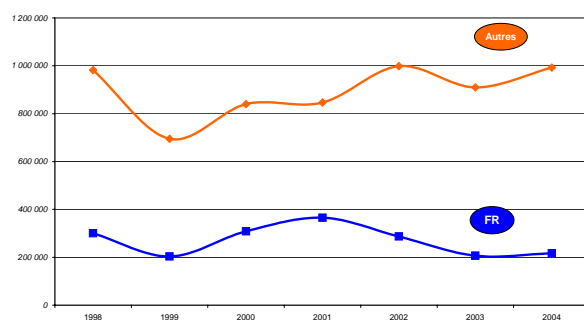
Trafic Métropole - Tunisie



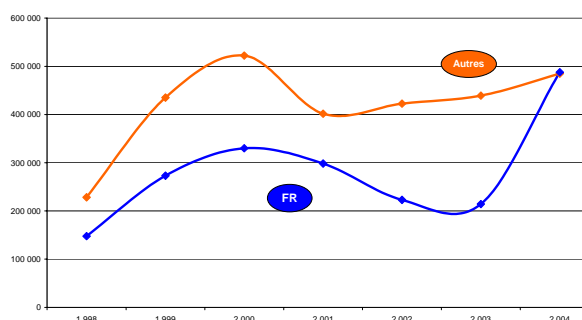
Trafic Métropole - Algérie



Trafic Métropole - Turquie

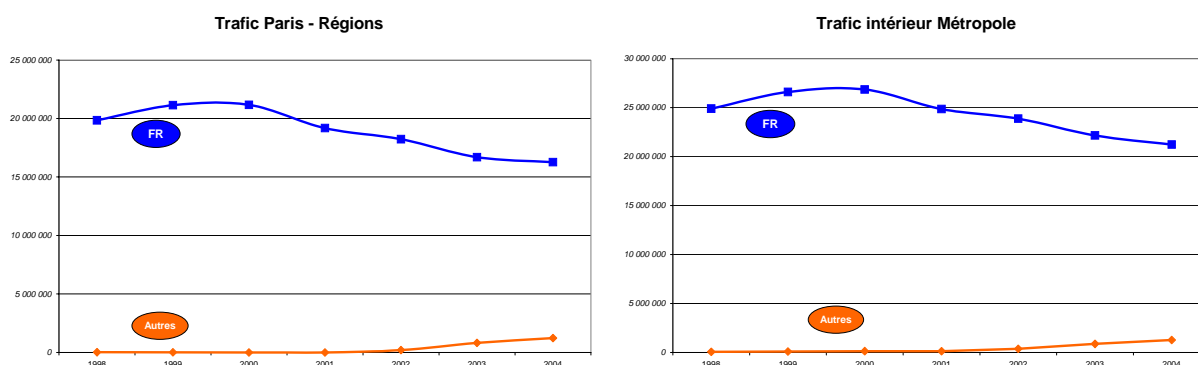


Trafic Métropole - Egypte






















Les répartitions des parts de marché vers la Tunisie et la Turquie marquent quant à elles une inquiétante continuité dans l'effritement de la place du pavillon français.

- Le marché domestique, historiquement « réservé » aux compagnies françaises, se dégrade fortement (notamment en raison de la concurrence du mode ferroviaire). Il voit de surcroît l'émergence, depuis 2001/2002 de quelques rares compagnies communautaires venant concurrencer des opérateurs nationaux sur des lignes intérieures. La compagnie Low-costs Easyjet opère à elle seule la presque totalité de ces dessertes (notamment Paris - Nice et Paris - Marseille).



3.2.2 Le classement des opérateurs sur la France

Ce classement est tristement emblématique des évolutions décrites ci-dessus, puisqu'en l'espace de 4 années les opérateurs français sont passés de 5 à 3 au sein du peloton des 10 premiers opérateurs au départ du territoire national. Parmi les 5 compagnies figurant au classement en 2000, 3 ont disparues (Air Liberté, AOM, Air Littoral), une a vu son trafic stagner (Corsair). Seule Air France a connu sur cette période un essor significatif. A contrario, sont apparues - aux côtés puis devant les autres majors européennes historiquement bien implantées sur le marché français - les 2 principales compagnies low-costs européennes : Easyjet et Ryanair.

	2 000		2 004
  AIR FRANCE	42 836 974	  AIR FRANCE	46 349 767
  AIR LIBERTÉ	4 096 409	 EASYJET AIRLINE	4 774 266
 AOM	3 307 592	 RYANAIR	3 028 763
 BRITISH AIRWAYS	3 206 195	 BRITISH AIRWAYS	2 889 662
 LUFTHANSA	2 578 123	 LUFTHANSA	2 815 038
 CORSAIR	2 080 056	 CORSAIR	2 062 576
 SWISS	3 221 108	 IBERIA	1 796 798
 ALITALIA	1 732 452	 ALITALIA	1 632 963
 AIR LITTORAL	1 603 614	 ROYAL AIR MAROC	1 490 286
 IBERIA	1 449 455	 CCM AIRLINES	1 444 423

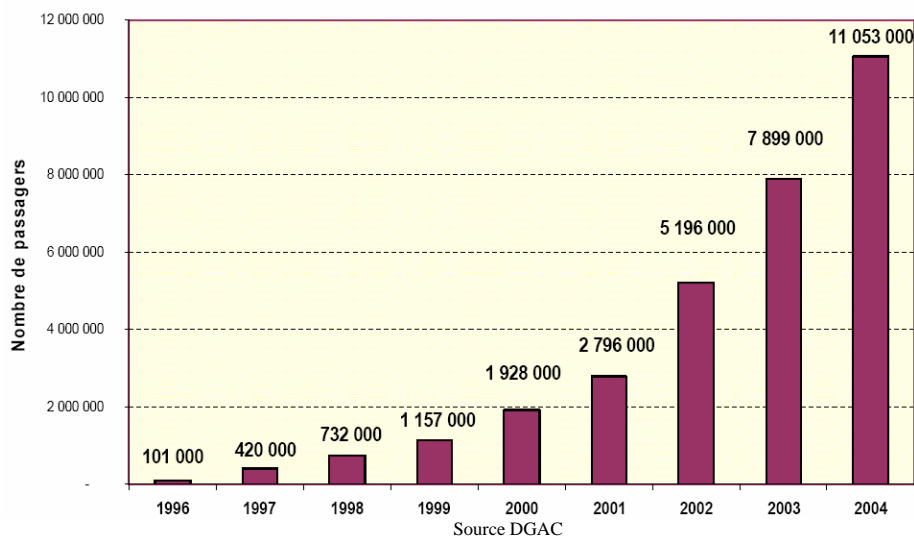
Les opérateurs traditionnels basés, à l'exception d'Air France dans son métier de transporteur intercontinental, exercent donc leurs activités sur des marchés devenus très étroits du fait de la conjonction de plusieurs facteurs :

- le TGV occupe 80 % du marché intérieur courtes/moyennes distances ;
- un modèle économique dominant visant à la captation de larges bassins de chalandise et à la densification des flux de trafic de et vers les hub ;
- la relative maturité d'un marché intérieur devenu peu élastique, voire dépressif dans les régions qui souffrent de désindustrialisation ;
- l'offre concurrentielle des transporteurs basés en bout de ligne sur le segment des vols touristiques moyens courriers ;
- l'enracinement progressif des modèles à bas coût, inaccessibles aux transporteurs basés, lesquels comptent désormais pour 18 % du trafic vers l'Union Européenne et près de 5% du marché intérieur.

3.2.3 Le segment low-costs : un marché laissé vacant

« Le recul du pavillon au départ des régions françaises s'explique par le succès considérable des compagnies à bas coûts sur les liaisons intra-communautaires. Or, il n'existe pas de compagnie française sur ce modèle »³¹

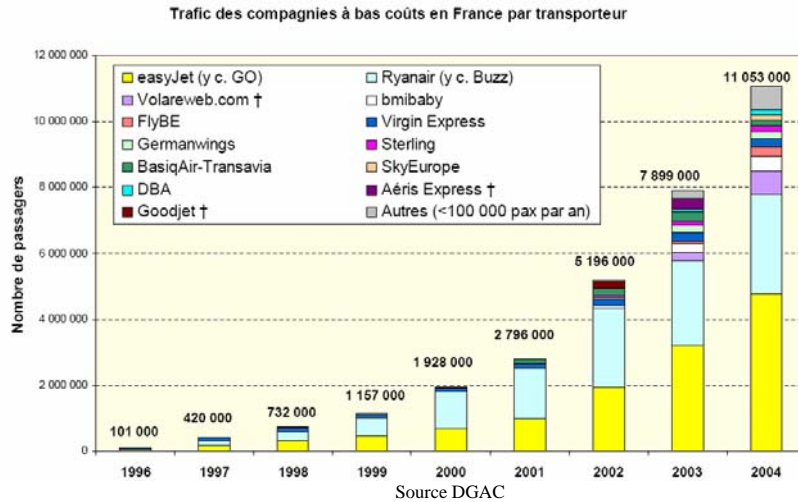
Trafic des compagnies à bas coûts en France



La croissance impressionnante du modèle low-costs en Europe et en France ne peut en effet dissimuler l'absence d'opérateurs nationaux sur ce segment.

Sur les 10 principales compagnies à bas-coûts exploitant des lignes au départ de la France en 2004, aucune n'était française. Les structures de coûts des compagnies nationales semblent bien leur ôter toute capacité à exploiter sur ce modèle. A défaut de savoir être low-costs, certaines ont bien tenté de percer le marché par une politique low-fares... en pure perte.

³¹ Extrait du rapport sur le Compétitivité du transport aérien français - DGAC - Juin 2004



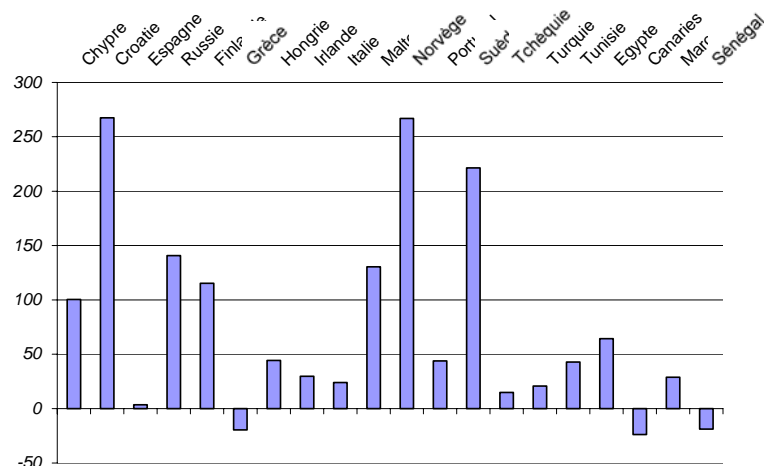
Aussi, à défaut de pouvoir ou de savoir se développer sur ce segment, il est essentiel pour le pays de se demander comment optimiser les retombées économique et sociales de ces activités pour la France. En d'autres termes, comment maximiser la captation de Valeur Ajoutée produites par ces compagnies non résidentes mais dont l'activité hexagonale est significative ?

3.3 Des opportunités de croissance

Le développement de marchés porteurs au bénéfice des opérateurs français devrait être un axe majeur de la politique de transport aérien française. Depuis 2004, l'ensemble des segments de marché (à l'exception notable du trafic domestique) a en effet retrouvé une belle vigueur. Mais sur beaucoup d'entre eux, cette croissance profite essentiellement aux pavillons concurrents. Ce constat, à priori négatif, révèle pourtant que de réelles potentialités de développement existent pour les acteurs français positionnés sur ces marchés :

- Le **court / moyen courrier à vocation loisir et/ou ethnique** (essentiellement représenté dans sa composante concurrentielle française par les compagnies Corsair, Star Airlines, Air Horizon, Aigle Azur et Air Méditerranée) est un secteur en forte croissance, affichant une progression de + 26% de 2003 à 2004, en nombre de passagers

% d'évolution 2003/2004 du trafic passager non régulier pour les principales destinations touristiques court moyen courrier



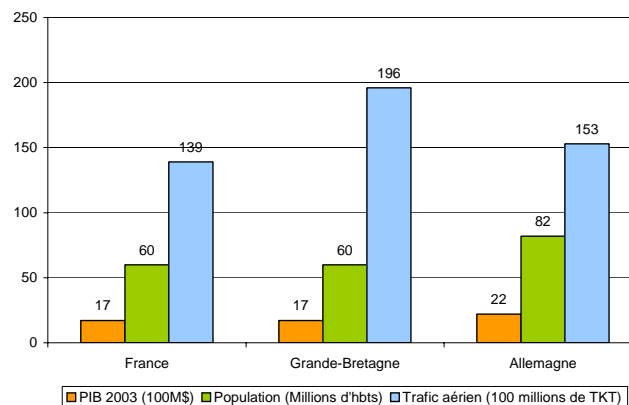
Il est cependant sous développé lorsqu'on le compare à celui de nos proches voisins européens. L'offre des transporteurs basés en bout de ligne sur ce segment des vols touristiques moyens courriers concurrence les opérateurs français sur des réseaux inversés, et en disposant de coût de production notoirement plus faibles.

- Le **transport aérien régional** (représenté par les compagnies Régional CAE, Britair, Airlinair, Chalais, Twinjet, Hexair...) dont l'une des fonctions majeures est d'assurer la desserte des territoires français et européens, est un secteur dynamique mais fragile soumis à la forte concurrence du TGV et des opérateurs low-costs. La croissance des trafics vers les destinations européennes se fait majoritairement au profit de ces dernières bénéficiant de coûts de production bien moindre. L'enracinement progressif de ces modèles (lesquels comptent désormais pour 18 % du trafic vers l'Union Européenne et près de 5% du marché intérieur), inaccessibles aux transporteurs basés, porte un réel préjudice au transport régional français.
- Le segment du **long courrier à destination des DOM-TOM**, spécificité nationale en forte reprise de croissance, constitue un vecteur fort du développement du long-courrier en France ces dernières années. Au côté des opérateurs métropolitains desservant l'outre-mer (Air France, Corsair et Star Airlines) se sont développées des compagnies basées dans les régions ultra marines (Air Austral, Air Calédonie International, Air Caraïbes, Air Tahiti Nui...) dont l'envolée, encore fragile, est à conforter.
- L'**aviation d'Affaires**, segment dynamique portée par le constructeur Dassault, leader mondial de ce marché, est cependant confrontée à un environnement concurrentiel international très dur.

Enfin, le pays doit encourager les activités non françaises, néanmoins basées et créatrices de valeur ajoutée et d'emploi pour la France, à s'établir sur le territoire. La société Fedex est emblématique de cette catégorie d'activités, et illustre l'absolue nécessité de développer l'attractivité du territoire national afin de maximiser les retombées du transport aérien pour le tissu social et économique français.

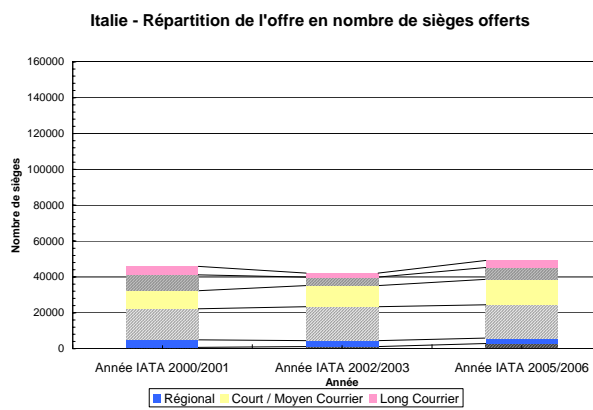
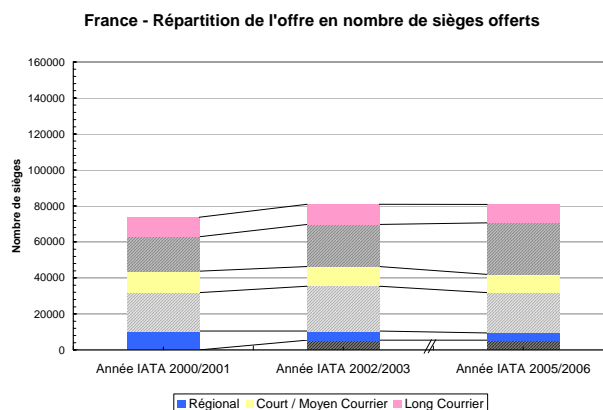
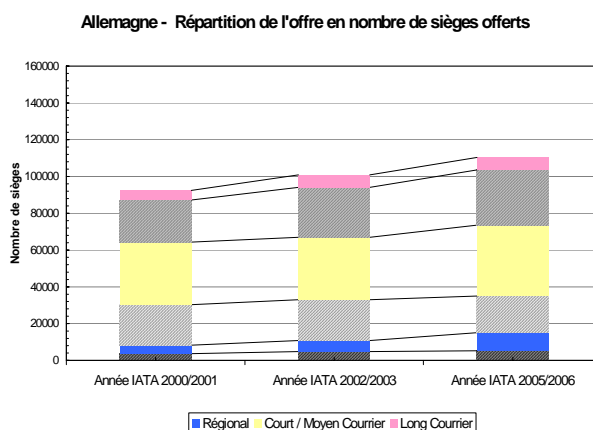
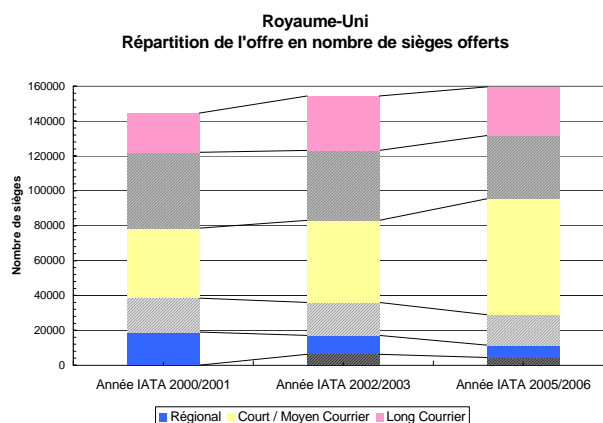
4 Comparaison avec les pays proches

Le transport aérien apporte une contribution significative au rayonnement international de la France. Avec plus de 100 millions de passagers transportés de et vers la France soit 6 % des passagers transportés dans le monde, la France occupe une place importante dans le transport aérien international quand elle produit 4 % du PIB mondial et abrite seulement 1 % de la population du globe.



Données ITA / Etudes et documents - février 2000

La mise en regard du pavillon français et de son évolution récente par rapport aux pavillons de pays équivalents, en terme de taille et de développement, est à cet égard instructive. La confrontation du nombre de sièges offerts par les opérateurs de chacun de ces quatre pays permet en effet de constater que les capacités offertes par les compagnies françaises et italiennes sont notablement sous-développées par rapport à celles qu'offrent l'Allemagne et surtout le Royaume-Uni.



En hachuré, estimation de la part du Flag Carrier et de ses filiales directes

L'activité des compagnies majeures de ces deux pays, British Airways et Lufthansa, est pourtant tout à fait comparable à celle d'Air France. Le différentiel est en revanche flagrant pour la partie du trafic non opérée par l'une des 3 grandes compagnies, notamment sur le segment court moyen courrier pour l'Allemagne et sur l'ensemble du marché pour la Grande-Bretagne.

Améliorer la compétitivité du secteur aérien français

Cahier technique n°3

→ Le contexte social



Fédération Nationale de l'Aviation Marchande

La première partie de ce cahier a pour objectif d'identifier et d'illustrer les distorsions de concurrence existant dans le champ social, en comparant le coût du travail en France avec le coût du travail dans d'autres pays, et d'illustrer les conséquences, pour les entreprises, du défaut d'harmonisation sociale en Europe.

1 Le coût du travail et les taux de prélèvement en France ; comparaison avec les pays proches (Europe et bassin méditerranéen)

La structure et l'évolution du coût du travail et des salaires représentent bien des déterminants essentiels pour apprécier la compétitivité des entreprises françaises face à ses concurrents, en Europe et dans les pays du bassin méditerranéen.

Cependant, il apparaît à l'examen que cette question ne peut être appréhendée au regard d'un seul paramètre qui ne peut pas expliquer les difficultés particulières auxquelles doivent faire face les entreprises exerçant leurs activités dans notre environnement national.

Ces difficultés résultent en fait de la conjonction de plusieurs facteurs qui tous concourent à créer une situation que l'on peut qualifier de « désavantage concurrentiel » et que les progrès de productivité ne peuvent plus suffire à combler.

De plus, au plan social un cadre législatif et réglementaire a certes été constitué afin d'assurer la protection des intérêts des entreprises et des salariés dans le cadre de la libéralisation des services.

Ce cadre juridique vise à empêcher les entreprises exerçant une activité sur le marché français dont le siège social est situé dans un autre Etat membre, de bénéficier d'un avantage concurrentiel « discutable » au détriment des compagnies établies en France. Mais cette législation protectrice n'est pas ou mal appliquée dans le transport aérien, en particulier au personnel navigant. Elle fait dans ces conditions l'objet d'une étude intégrée dans ce cahier. Cette étude juridique (partie 2) doit être mise en relation avec le constat réalisé dans cette première partie, relatif au coût du travail et aux taux de prélèvement.

10 paramètres significatifs - mais cependant non exhaustifs - ont été retenus pour les illustrer (Ce constat est établie sur la base des données Eurostat les plus récentes¹) :

- Le coût total de la main-d'œuvre par employé et par heures dans l'industrie et les services
- La part des coûts non salariaux de la main d'œuvre dans l'industrie et les services
- Le taux d'imposition implicite sur le travail, le capital, les revenus des capitaux et la consommation au sein de l'UE
- La décomposition du taux d'imposition implicite sur le travail
- Les taux moyens d'imposition dans l'UE et les pays candidats
- La productivité du travail dans l'UE et les pays candidats
- Le coût de la main d'œuvre, salaire et productivité du travail relatifs à la moyenne UE dans l'UE et les pays candidats
- Les salaires minimums dans l'UE et les pays candidats à l'adhésion
- L'évolution des salaires dans l'UE 2000 -2003
- La durée du travail et les congés payés

¹ Eurostat - Etude 2000

Date : 21/06/05

L'examen de ces données permet d'identifier quelques lignes de forces dont il est possible de faire la présentation synthétique suivante :

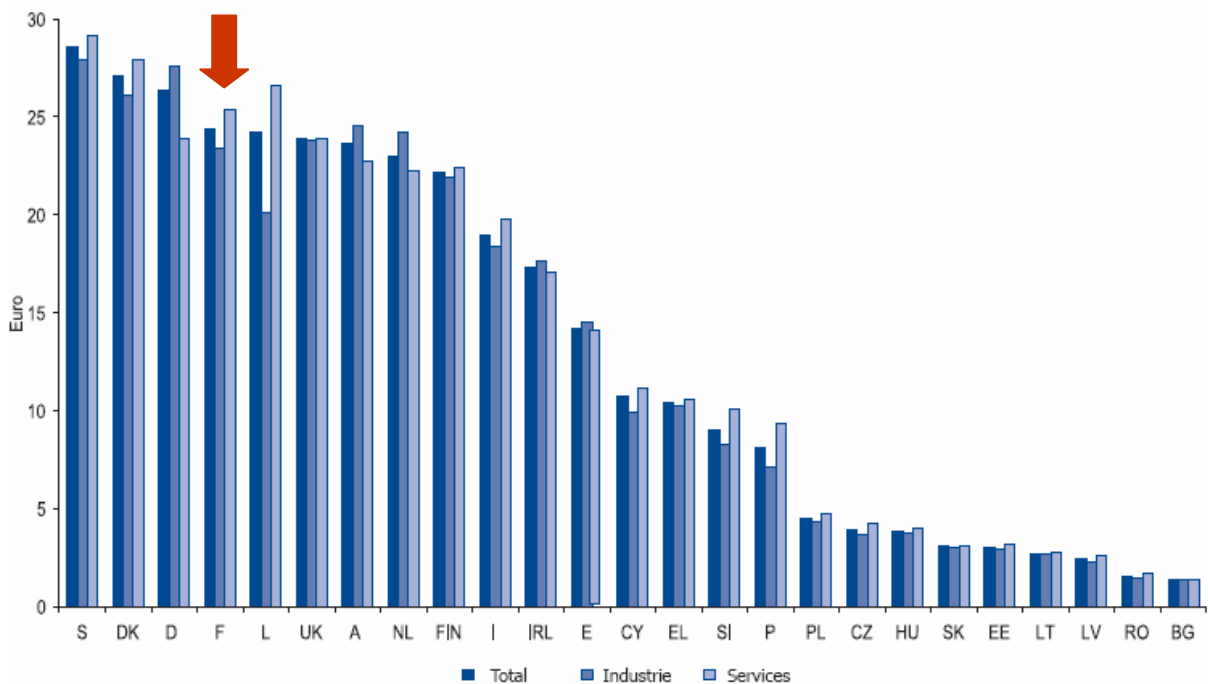
Quelque soit le paramètre retenu, la comparaison avec les Etats membres de l'union européenne, avec les nouveaux entrants ou avec les pays candidats situe les entreprises exerçant leur activités dans l'environnement national dans le peloton de tête des pays où :

- le coût total de la main d'œuvre est le plus élevée,
- la part des coûts non salariaux est la plus élevée
- le taux d'imposition global sur les revenus du travail est le plus élevé
- la durée du travail est la plus courte
- le niveau des salaires minima imposé par la loi est le plus élevé

1.1 Le coût total de la main-d'œuvre par employé et par heures dans l'industrie et les services.

Sur ce premier paramètre essentiel puisqu'il s'agit du coût horaire, la France (**signalée par la flèche sur l'ensemble des graphes**) apparaît indiscutablement dans le peloton de tête des pays où le coût total de la main d'œuvre est le plus élevé. Sur un panel de 25 nations, elle se place en quatrième place, juste derrière la Suède, le Danemark et l'Allemagne. Des écarts très significatifs peuvent être ainsi constatés non seulement avec les pays nouvellement membres de l'Union et les nouveaux entrants mais également avec l'Italie, l'Espagne, le Portugal ou l'Irlande.

Coût total de la main d'œuvre par employé et par heure
dans l'industrie et les services en 2000



Source: Eurostat, LCS

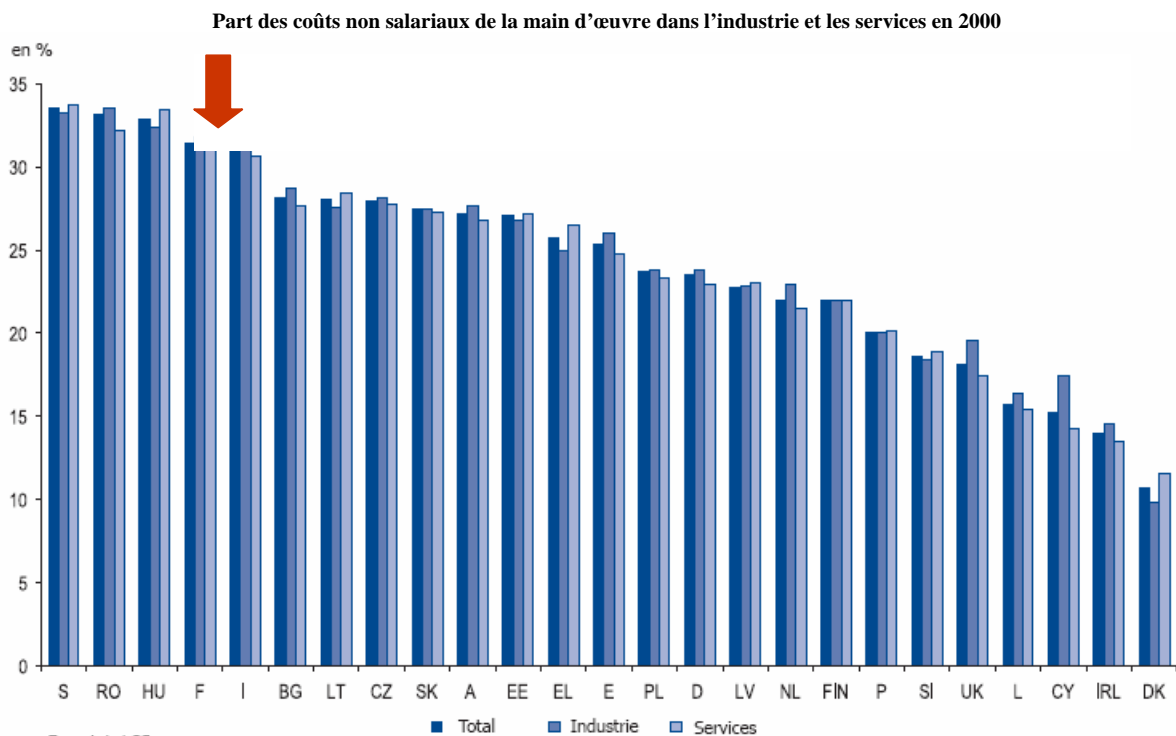
Remarques: le coût de la main-d'œuvre comprend les salaires et traitements et les coûts non-salariaux, c'est-à-dire les contributions sociales patronales effectives et imputées, les prestations sociales directes d'employeurs et toutes les taxes payables par l'employeur sur la masse salariale (pour une définition détaillée des concepts fondamentaux comme « salaires et traitements » ou « coûts non salariaux », voir l'annexe 4.1).

1.2 La part des coûts non salariaux de la main d'œuvre dans l'industrie et les services

Si les coûts du travail sont majoritairement constitués par les salaires, les disparités entre les pays sont également largement influencées par les coûts non salariaux. La France se place également sur ce paramètre avec la Suède, la Roumanie, la Hongrie et l'Italie parmi les pays où les coûts non salariaux dépassent les 30% des coûts salariaux. A l'autre extrémité, ces coûts non salariaux représentent moins de 15 % en Irlande, au Danemark et entre 15 et 20% au Royaume Uni, au Luxembourg, à Chypre et en Slovaquie.

Toutefois, il est intéressant de noter que les deux pays dont le coût horaire brut est le plus élevé d'Europe, la Suède et le Danemark, sont également ceux qui présentent respectivement le pourcentage de coûts salariaux le plus haut et le plus bas. Ces écarts sont largement expliqués par le fait que le système de sécurité sociale est essentiellement financé au Danemark par l'impôt et non par des cotisations sociales assises sur les salaires.

Ceci incite à examiner les différences dans la proportion des coûts non salariaux par rapport au coût total du travail en gardant à l'esprit le paramètre que représente la pression fiscale sur le travail.



Source: Eurostat, LCS

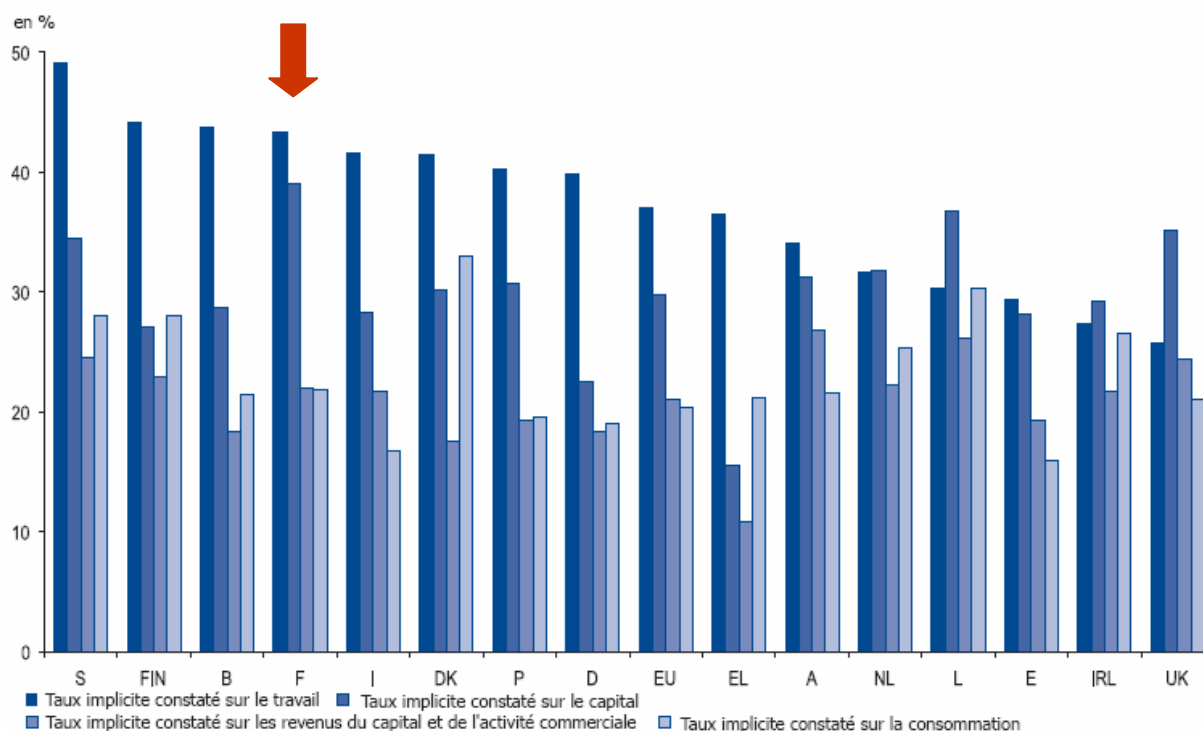
Remarques: Les coûts non-salariaux comprennent les contributions sociales patronales effectives et imputées, les prestations sociales directes d'employeurs et toutes les taxes payables par l'employeur sur la masse salariale, tandis que les primes, les compléments de salaires annuels, les congés payés, les paiements effectués par l'employeur à son employé au titre des plans d'épargne et les versements exceptionnels aux employés qui quittent l'entreprise

1.3 Le taux d'imposition implicite sur le travail, le capital, les revenus des capitaux et la consommation au sein de l'UE²

Les pays présentent des différences importantes quant à la fiscalité relative du travail, du capital, des revenus du capital et de la consommation. La France se place encore avec sur un panel de seize pays parmi les quatre - avec la Suède, la Finlande et la Belgique - qui imposent le plus lourdement les revenus du travail. Le taux implicite sur le travail prend en compte les charges sociales employeurs, les charges sociales employés et l'impôt sur les revenus du travail.

Avec un taux d'imposition largement supérieur à 40% la France se démarque de pays comme l'Espagne, l'Irlande et le Royaume Uni dont les taux d'imposition implicite sont largement inférieurs à 30 % de la masse salariale totale.

Taux d'imposition implicite constaté sur le travail, le capital, les revenus et la consommation dans l'UE - 2001



La décomposition du taux d'imposition implicite sur le travail

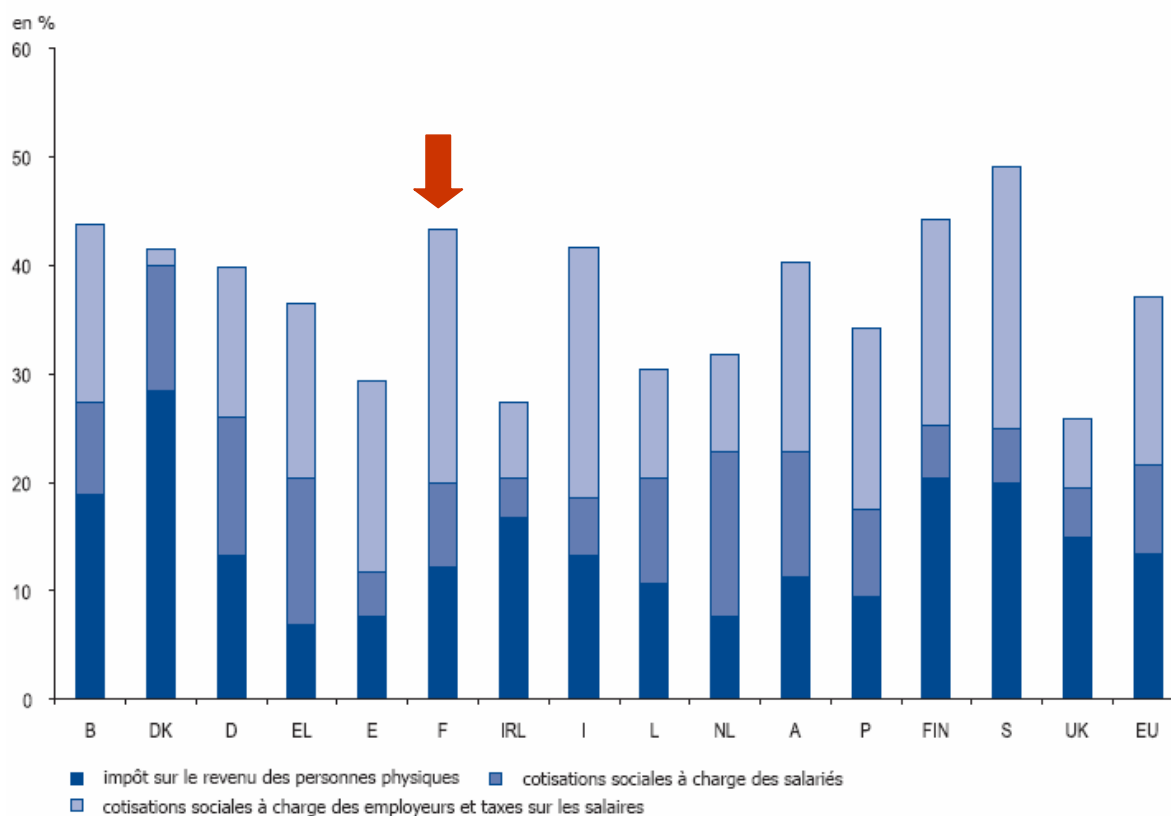
Dans la majorité des cas le taux d'imposition implicite traduit le rôle majeur joué par les contributions sociales dans le financement de la sécurité sociale. Les contributions sociales payées par les salariés et

² Source DG Taxud et Eurostat - Etude 2001

les employeurs représentent en moyenne plus de 60% du taux d'imposition implicite sur le travail. La France ne se situe pas de toute évidence au côté de pays tels que l'Irlande, le Danemark ou le Royaume Uni où les contributions sociales acquittées par les salariés et les employeurs représentent moins de 50% de l'imposition totale payée les revenus du travail.

De plus une proportion importante des contributions sociales en France résulte de processus de décision qui échappent aux entreprises et sur lesquels elles ne peuvent influencer pour tenir compte de leur situation économique ou de la situation concurrentielle en dehors du champ national.

Décomposition du taux d'imposition implicite sur le travail - 2001



Source: Services de la Commission

Notes: le taux d'imposition implicite constaté sur le capital fait référence à: 2000 pour la Suède, 1999 pour le Portugal; pour une définition, voir les notes explicatives dans: Commission européenne (2003), Les structures des systèmes fiscaux dans l'Union européenne, DG TAXUD et Eurostat.

1.4 Les taux moyens d'imposition dans l'UE et les pays candidats³

Il convient de rappeler que la pression fiscale sur les revenus du travail à savoir la part comprenant l'impôt sur le revenu et les contributions sociales payées par l'employeur et l'employé, est un déterminant important de la décision d'offre de travail dans le secteur marchand.

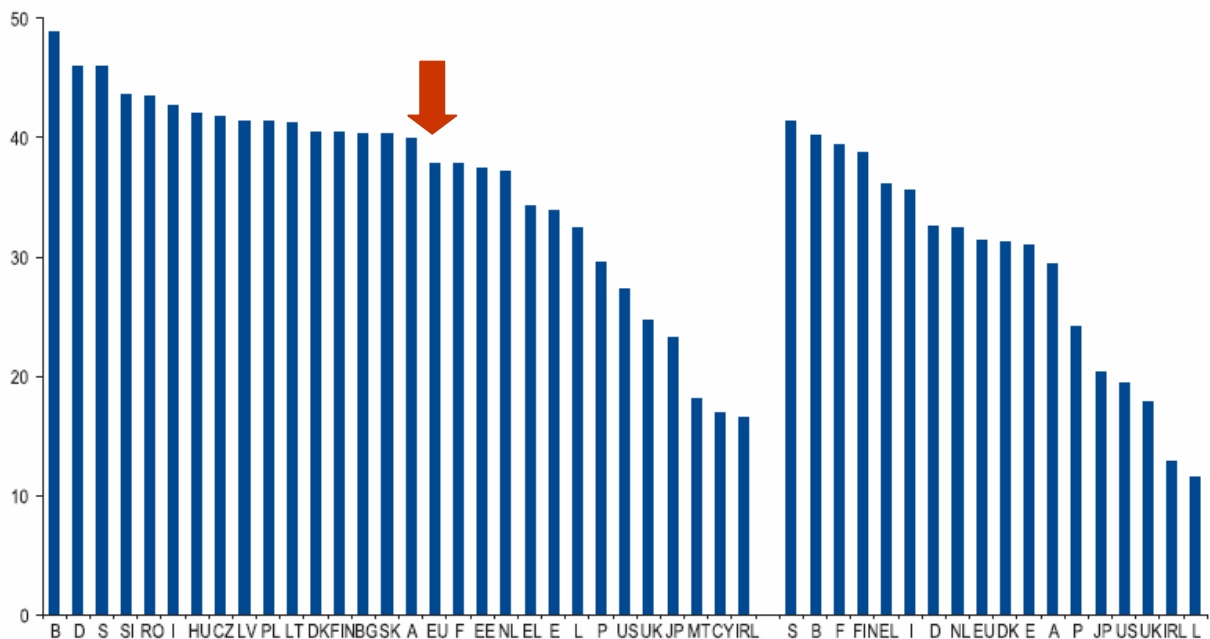
³ Source Eurostat - 2002

Le positionnement de la France sur ce facteur nécessite d'opérer une distinction entre les salariés à faibles et ceux à hauts revenus.

Pour ce qui concerne les salariés à faibles revenus, la France se situe dans une position moyenne, entre les pays présentant des taux élevés à plus de 45% comme la Belgique, l'Allemagne ou la Suède et ceux présentant des taux marginaux beaucoup plus faibles à moins de 20% comme l'Irlande, Malte, Chypre.

En revanche, avec un taux de plus de 40% la France se place sur le « podium » (au 3ème rang) sur un panel de 18 pays, précédée seulement par la Belgique et la Suède lorsque l'on considère le taux d'imposition des familles à revenu unique avec enfants. Inversement le Royaume Uni, le Luxembourg et l'Irlande ont des taux marginaux d'imposition largement inférieurs à 20%.

Taux moyens d'imposition dans l'UE et les pays candidats - 2002



■ Taux moyens sur les travailleurs faiblement rémunérés (côté gauche du graphique); Taux d'imposition des familles à revenu unique avec enfants (côté droit du graphique)

Source: Eurostat

Remarques: total de l'impôt sur les revenus salariaux bruts plus cotisations sociales patronales et salariales en pourcentage respectivement du coût de la main-d'œuvre pour les travailleurs faiblement rémunérés et les familles à revenu unique avec enfants, les travailleurs faiblement rémunérés étant définis comme les personnes seules sans enfant dont le salaire est inférieur à 67 % du salaire moyen d'un travailleur de la production (produit moyen du travail); taux d'imposition sur les travailleurs faiblement rémunérés pour Chypre, l'Estonie, la Roumanie et la Slovaquie; le taux d'imposition sur les familles à revenu unique avec enfants ne concerne que les États membres de l'UE et porte sur 2001.

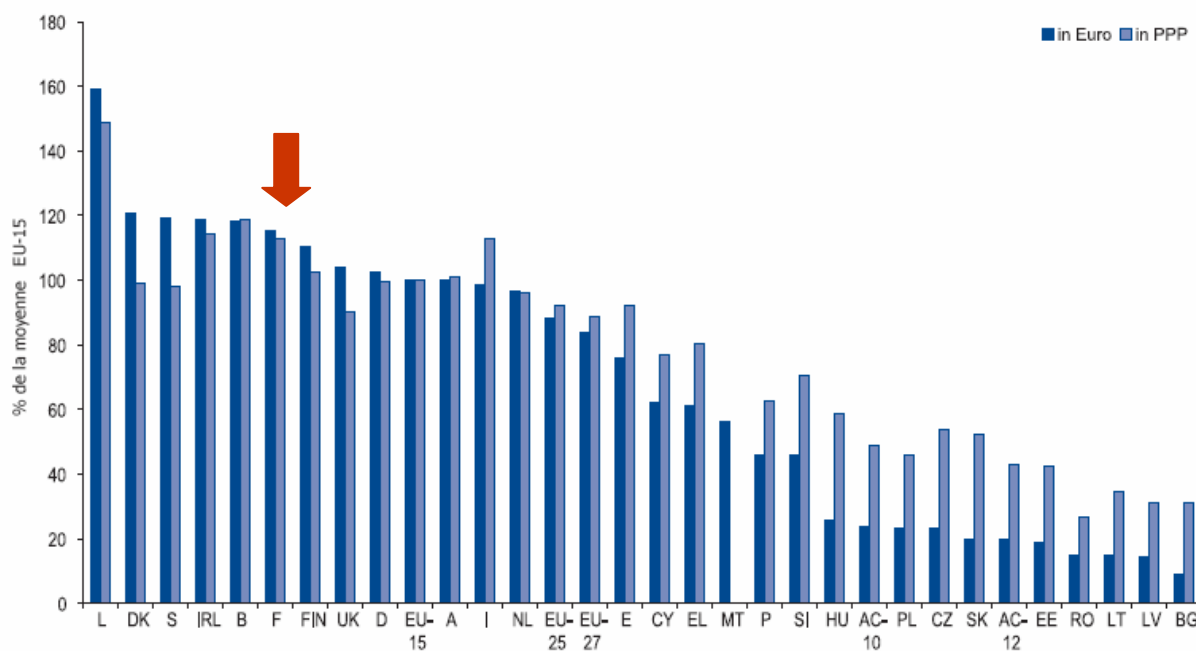
1.5 Productivité du travail dans l'UE et les pays candidats

Les écarts de niveau de productivité constituent un facteur déterminant pour apprécier les différences de coûts salariaux entre pays. C'est ainsi que la productivité du travail mesurée par le PIB par personne employée varie de façon très significative au sein de l'UE et entre les Etats membres et futurs.

La France se situe nettement derrière le Luxembourg mais néanmoins en bonne place avec le Danemark, l'Irlande, la Belgique et la Suède qui dépassent de 10% ou plus la moyenne européenne. La France devance l'Allemagne et le Royaume Uni ainsi que les pays qui demeurent à 75% en dessous de la moyenne tels que l'Espagne, le Portugal et la Grèce.

Les niveaux de productivité des pays candidats tels que les Etats baltes, la Roumanie et la Bulgarie demeurent très en retrait de la moyenne (entre 20 et 30%, voire 50% et plus pour la Slovaquie, Malte et Chypre).

Productivité du travail dans l'UE et les pays candidats - 2000



Source: Eurostat, SBS

1.6 Coût de la main d'œuvre, salaire et productivité du travail relatifs à la moyenne UE, dans l'UE et les pays candidats⁴

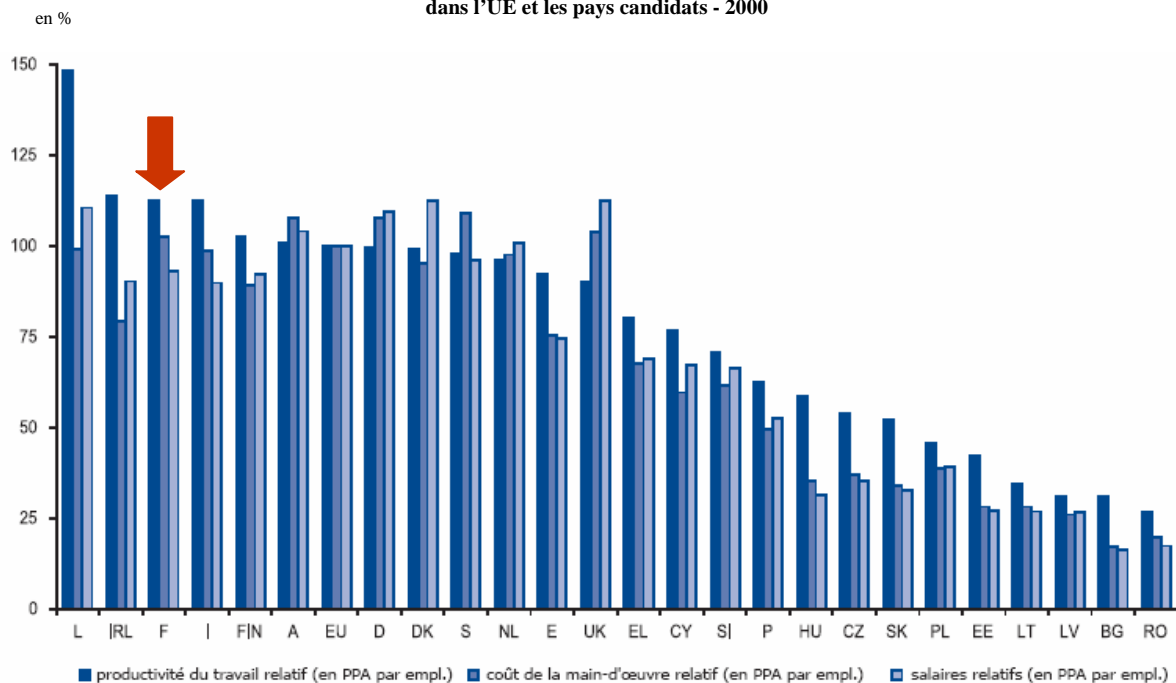
La comparaison entre le coût de la main d'œuvre, les salaires et la productivité du travail laissent apparaître que les différences salariales reflètent dans une assez large mesure les différences salariales entre les différents pays d'Europe.

⁴ Source Eurostat, SBS - 2000

Cette interprétation des différences doit également prendre en compte des variations notables en termes de coûts non salariaux ainsi que les différences en terme de pression fiscale sur le travail et le financement de la sécurité sociale.

Dans l'ensemble, on constate une corrélation plus significative entre les salaires et la productivité dans les cinq Etats membres les plus avancés : l'Allemagne, la France, le royaume Uni, l'Italie et l'Espagne. Toutefois des différences notables pourraient être constatées entre les secteurs d'activité à l'intérieur d'un même pays en fonction d'une multitude de facteurs tels que le niveau d'éducation, la taille des entreprises, le cadre institutionnel et notamment le degré de couverture par les conventions collectives, le taux de couverture et la densité syndicale, la démographie des salariés...

Coût de la main d'œuvre, salaires et productivité du travail relatifs à la moyenne UE
dans l'UE et les pays candidats - 2000



Source: Eurostat, LCS, SBS

1.7 Salaires minimums dans l'UE et les pays candidats à l'adhésion⁵

Neuf Etats membres et la quasi-totalité des pays candidats, à l'exception de Chypre, ont instauré un salaire minimum. La France, avec l'Espagne le Benelux, le Portugal et la Grèce, possède une longue tradition de protection des salaires les moins élevés. Il convient de noter que dans six Etats membres dont l'Allemagne, la régulation des bas salaires est principalement conduite par les conventions collectives et non par la loi.

Le niveau du salaire minimum en France, corrigé des parités de pouvoir d'achat, apparaît parmi les quatre plus élevés dans un panel de 20 pays.

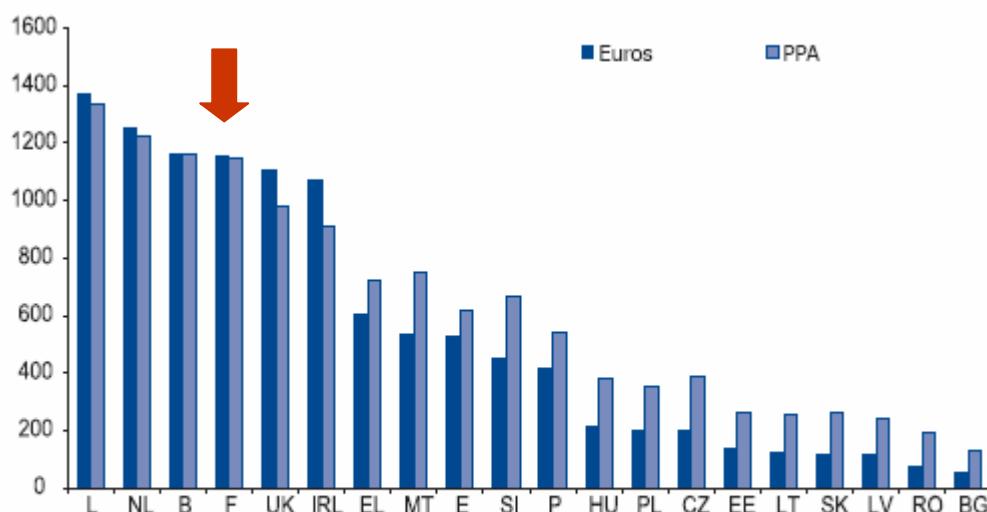
⁵ Source Eurostat / SES - 2000

Situé dans une fourchette de 1100 à 1300 €, il est sensiblement supérieur aux niveaux constatés au Royaume Uni et en Irlande (entre 900 et 1000 €). Mais surtout l'écart devient considérable avec les niveaux retenus dans les actuels Etats membres méridionaux, entre 550 et 750 € avec Malte, la Slovaquie, la Hongrie et la Pologne entre 300 et 400 € voire aux alentours de 200 € pour les autres pays candidats.

Il convient enfin de noter que le salaire minimum, en France et en Irlande, se situe pour les salariés à temps plein à 60% du salaire médian contre 50% aux Pays-Bas, en Belgique, au Luxembourg et en Grèce, et à 40% en Espagne, au Portugal et au Royaume Uni.

La France apparaît avec le Luxembourg comme le pays où le salaire minimum concerne le nombre le plus élevé de salariés - environ 13 % soit près de 20% des femmes et 10% des hommes - .

Salaires minimums dans l'UE et les pays candidats à l'adhésion - 2001



Source: Eurostat, SES, sur la base des Instituts nationaux de statistiques
Remarques: le salaire mensuel minimum est calculé sur une base annuelle (et comprend donc les éventuels 13ème et 14ème mois de salaire).

1.8 Evolution des salaires dans l'UE 2000 – 2003⁶

L'ensemble de l'UE a connu une augmentation régulière mais lente des salaires nominaux depuis 1999, de l'ordre de 3 à 3,5% en 2000 et 2001. Les augmentations de salaires réels ont atteint des niveaux compris entre 1 à 1,5 % entre 2000 et 2003.

Sur la période 2000-2003, il est possible de répartir au regard des augmentations de salaires nominaux, les Etats membres en trois groupes :

⁶ Source Eurostat / CEI - 2003

Date : 21/06/05

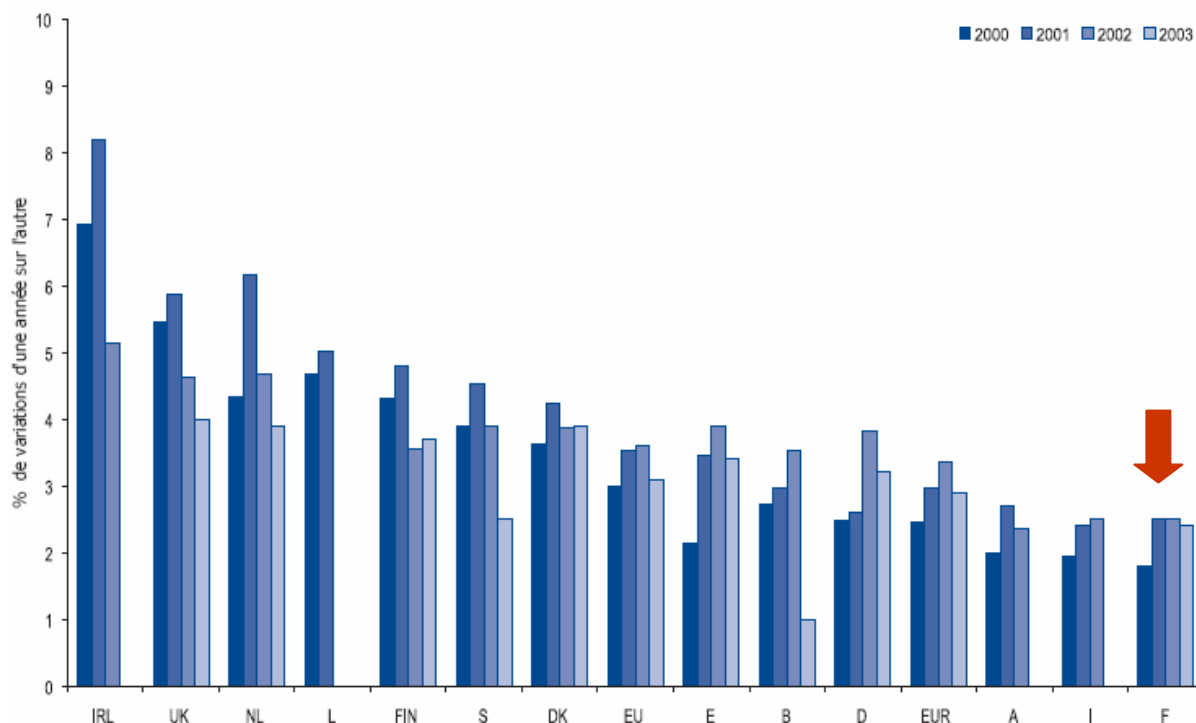
- Cahier 3 -
Le contexte social

- Les pays à faible augmentation de la rémunération nominale, entre 2 à 3% comme la France, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie.
- Les pays se situant dans une fourchette moyenne entre 3 et 3,5% comme la Belgique, le Luxembourg, l'Espagne, la Finlande et la Suède.
- Les pays enfin qui ont connu des augmentations plus élevées à plus de 5% comme le Royaume Uni, les Pays-Bas et l'Irlande.

Par ailleurs, il est important de noter que dans tous les pays candidats à l'exception de la Lituanie, les augmentations des salaires nominaux ont été considérablement supérieures, de 300% en moyenne à celles des Etats membres.

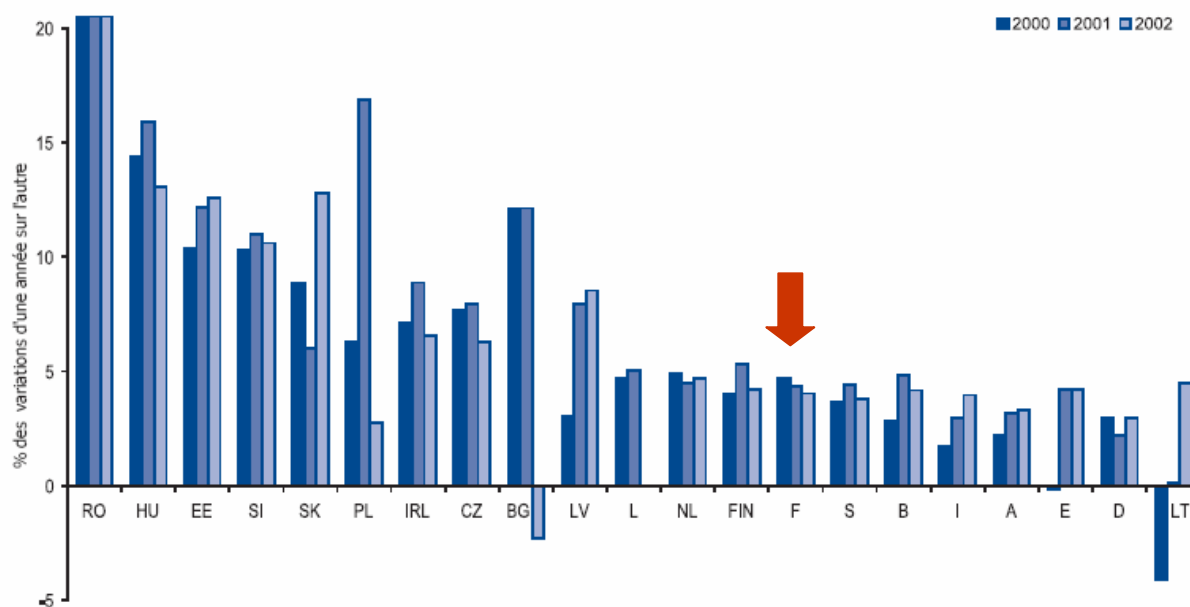
La Lituanie l'un des pays qui affiche les taux les plus faibles de densité syndicale et de couverture de négociations collectives est le seul pays candidat qui présente des taux d'augmentation de salaires nominaux inférieurs à ceux des Etats membres ainsi qu'une stagnation des salaires évidente sur la période 2000-2002.

Augmentations nominales des salaires dans l'UE - 2000-2003 (source : CEI)



Source: Eurostat, CEI

Augmentations nominales des salaires dans les Etats membres de l'UE
et dans les pays candidats - 2000-2002 (source : LCI - salaires et traitements bruts)



Source: Eurostat, LCI

Note: moyennes calculées sur la base des variations trimestrielles d'une année sur l'autre (en pourcentage); pays classés par augmentation du salaire nominal moyen 2000-2002; pas de donnée disponible pour le Danemark, la Grèce, le Portugal et le Royaume-Uni.

1.9 Durée du travail et congés payés⁷

L'enquête Eurostat démontre que sur un panel de 25 pays la France est le pays où la durée du travail est la plus courte. Ceci se vérifie par la durée maximum de la semaine fixée par la loi ou les conventions collectives.

La durée de travail de 35 heures hebdomadaires pour la France doit être comparée à des durées plus élevées de 37 heures au Danemark et au Royaume Uni, 37,7 heures en Allemagne, 38 heures en Italie, en Belgique, 39 heures au Portugal, au Luxembourg et 40 heures en Grèce, en Slovaquie et en Estonie. Ceci se vérifie également au regard du nombre habituel d'heures travaillées par employés à temps plein. Avec 38,1 heures la France est le pays présentant sur les 25 étudiés la durée la plus courte. L'écart est notable avec les pays suivants : l'Italie avec 39,1 heures, la Belgique 39,7, la Suède et le Danemark avec 40,1 heures. L'écart devient considérable avec des pays comme la Pologne, la Lettonie et le Royaume Uni qui se situent dans une fourchette de 43 à 44,9 heures.

Ceci se vérifie enfin par le nombre de jours de congés payés fixés par la loi. La France attribue avec seulement 4 autres pays un nombre de congés payés minimum de 25 par an alors que quinze autres en attribuent un nombre minimum de 20 conformément à la Directive européenne.

⁷ Source EIRO – Site de l'Observatoire européen des relations industrielles et Eurostat - 2002

Date : 21/06/05

- Cahier 3 -
Le contexte social

	Durée* maximum de la semaine de travail fixée par la loi	Durée* maximum de la semaine de travail fixée par CC	Nombre** habituel d'heures / employés à temps plein	Nombre * d'heures minimums de jours de congés payés fixés par la loi	Nombre* d'heures minimums de jours de congés payés fixés par CC
Autriche	40	38,5	40,1	25	25
Belgique	38	38	39,7	20	
Rép. Tchèque			41,9		
Chypre	48	38	40,4	20	20
Danemark	48	37	40,1	25	30
Estonie	40	40	41,8	20	
Finlande	40	37,5	40	20	25
France	48	35	38,2	25	25
Allemagne	48	37,5	40,3	20	29,1
Grèce	48	40	41,9	20	23
Hongrie	48	40	41,5	20	
Irlande	48	39	40,7	20	20
Italie	48	38	39,8	20	28
Lettonie	40	40	44,8	20	
Lituanie	40,5				
Luxembourg	48	39	40,3	25	28
Malte	48	40	41,1	24	
Pays-Bas	48	37	39,1	20	31,3
Pologne	40	40	43,1	20	
Portugal	48	39	41,1	22	24,5
Slovaquie	40	38,5	42,1	20	
Slovénie	40	40	42	20	
Espagne	40	38,6	41	22	
Suède	40	38,8	40,1	25	33
Royaume-Uni	48	37,2	44,9	20	24,5

* EIRO - Site de l'Observatoire européen des relations industrielles : <http://www.eiro.eurofound.eu.int/>

** Enquête Eurostat sur les forces de travail, 2002

Cette seconde partie du cahier a pour objectif d'apporter une contribution à la nécessaire clarification du cadre juridique dans lequel évoluent les transporteurs aériens.

2 Un cadre juridique et réglementaire inadapté et inappliqué au plan social

« L'acte unique européen révisant le traité de Rome a permis l'instauration d'un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée »⁸. Les entreprises établies dans l'un des Etats membres de la CEE peuvent donc se développer dans l'espace communautaire en s'établissant dans tout Etat membre ainsi qu'en y exerçant des prestations de service à partir de l'extérieur.⁹

Dans ce marché ouvert à la concurrence, le coût du travail représente le déterminant essentiel pour apprécier la compétitivité des entreprises françaises, notamment face aux entreprises communautaires lorsqu'elles viennent concurrencer les entreprises françaises sur leur sol.

Cependant, les difficultés particulières auxquelles doivent faire face les entreprises établies en France exerçant leurs activités dans l'environnement national ne peuvent être appréhendées au regard de ce seul paramètre. Ces difficultés résultent de la conjonction de plusieurs facteurs étudiés précédemment qui tous concourent en l'amplifiant à créer une situation que l'on peut qualifier de « désavantage concurrentiel » et que des progrès de productivité ne suffisent plus à combler.

Afin d'assurer la protection des intérêts des entreprises et des salariés, dans le cadre de la libéralisation des services, et d'empêcher les entreprises dont le siège social est situé dans un autre Etat membre mais exerçant une activité sur le marché français d'user de leur avantage concurrentiel au détriment des entreprises établies en France, il a été institué un cadre législatif et réglementaire social.

Or, force est de constater que certaines compagnies ne respectent pas les règles définies et utilisent leurs avantages concurrentiels pour introduire de véritables distorsions et désorganiser le jeu de la concurrence.

En effet, la législation protectrice n'est pas appliquée - ou au mieux l'est diversement - dans le transport aérien et en particulier au personnel navigant qui représente pourtant un facteur de coût important pour une compagnie aérienne, sur lequel la concurrence peut très largement jouer.

Ainsi, une compagnie aérienne dont le siège social est localisé hors de France mais assurant des services aériens depuis des bases situées en France avec du personnel navigant basé en France peut s'exonérer des règles de droit français en matière sociale.

Dans le même temps, des salariés de sociétés étrangères employés, dans le cadre d'affrètement, au bénéfice de compagnies aériennes établies en France sont soumis aux dispositions du droit français pour les prestations effectuées sur le territoire national.

Le professeur Antoine Lyon Caen consulté en novembre 2004 par la Caisse Retraite des Personnels Navigants (CRPN) confirme clairement la pertinence d'engager une réflexion de fond sur ce sujet :

⁸ Répertoire Dalloz « Etablissement » par Christian Gavaldà, avril 1992

⁹ Article 43 et 49 du traité d'Amsterdam explicité plus loin.

« Dans le contexte de liberté d'établissement et de liberté de prestation de service qui s'est développé en Europe au cours de la dernière décennie, les compagnies à bas coût – certaines d'entre elles au moins – ont entrepris de choisir une localisation de leur siège social, et un rattachement des rapports de travail qui leur assurent les coûts de fonctionnement les plus faibles. C'est cet opportunisme dans les choix de rattachement qui par contre-coup rend très sensible la question de l'application dans l'espace des régimes de protection sociale et en particulier du régime complémentaire de retraite du personnel navigant ».

« D'autres obstacles proviennent plus banalement de ce qu'est le droit. Les règles qu'il comporte n'ont pas la vertu de produire par elles-mêmes, spontanément, les effets qu'on leur attache. Tant que ces règles ne sont pas invoquées, elles n'ont pas de raison de servir de référence à l'action ».

« Ce désordre est bien sûr l'expression même de l'opportunisme des compagnies en question. Mais il révèle aussi qu'elles ne sont pas la cible d'initiatives propres à assurer une égale application du droit ».

L'objet de la présente note est donc d'apporter une première contribution à l'étude de cette situation qui est insupportable pour la profession, tant du point de vue social qu'économique.

Compte tenu de la complexité du sujet cette note ne prétend pas à l'exhaustivité et devra être complétée, précisée et probablement amendée sur certains points.

2.1 Le principe de la liberté d'établissement : Un cadre réglementaire protecteur inadapté et inappliqué au Personnel Navigant du transport aérien

2.1.1 La convention de Rome et la législation du travail applicable

Le traité de Rome consacre la « liberté d'établissement » et permet aux entreprises de choisir la localisation de leur siège social dans les différents pays de la communauté européenne.

L'article 43 du traité de Rome instituant le principe « du droit d'établissement » précise que « les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un Etat membre dans le territoire d'un autre Etat membre sont interdites. Cette interdiction s'étend également aux restrictions à la création d'agences, de succursales ou de filiales, par les ressortissants d'un Etat membre établis sur le territoire d'un Etat membre ». Ce principe consacre donc la liberté pour tout ressortissant d'un Etat membre de développer son activité en s'installant dans un ou plusieurs autres Etats membres.

Dans ce contexte international, il est fréquent que plusieurs législations soient applicables à la même situation. Traditionnellement, chaque Etat membre dispose de ses propres solutions nationales de règlement des conflits de normes. Or, cette situation conduit à une absence d'uniformité et de sécurité juridique. Mais elle permet surtout à l'une ou l'autre des parties de profiter du fait que leur activité présente des liens avec plusieurs systèmes juridiques pour échapper à la loi qui leur est normalement applicable. Cette possibilité conduit les entreprises à rechercher le rattachement aux régimes juridiques assurant le moins de contraintes et les coûts de fonctionnement les plus faibles.

Afin d'empêcher ces distorsions de concurrence, la convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles signé le 19 juin 1980 a pour objet de définir les règles d'application de la loi au contrat de travail dans le cas de concours de normes juridiques.

La convention institue pour principe la liberté des parties de choisir la loi applicable au contrat.

Ce n'est qu'à défaut de choix des parties que l'article 6 § 2 de la convention prévoit que la loi applicable est :

- Soit, la loi du lieu d'exécution : « *la loi du pays où le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail, même s'il est détaché à titre temporaire dans un autre pays* » ;
- Soit, la loi de l'établissement d'embauche : « *le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, la loi du pays où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur* ».10

L'article 6 envisage, une troisième possibilité, l'application in fine d'une autre législation « *s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays, auquel cas la loi de cet autre pays est applicable.* » Cette notion de lien plus étroit, constitue en pratique une clause d'option qui ouvre largement les possibilités de choix des parties, dans les situations qui le justifient.

En outre, l'article 6 § 1 précise que « *... le choix des parties de la loi applicable ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions impératives de la loi qui serait applicable, à défaut de choix en vertu du § 2 de l'article 6* ».

De même, l'article 7 intitulé - **lois de polices** - de la convention de Rome prévoit que « *lors de l'application, en vertu de la présente convention, de la loi d'un pays déterminé, il pourra être donné effet aux **dispositions impératives de la loi d'un autre pays** avec lequel la situation présente un lien étroit, si et dans la mesure où, selon le droit de ce dernier pays, ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi régissant le contrat. Les dispositions de la présente convention ne pourront porter atteinte à l'application des règles de la loi du pays du juge qui régissent impérativement la situation quelle que soit la loi applicable au contrat.* »

Si le principe d'autonomie de la volonté des parties prime, il ne peut toutefois priver le salarié de la protection des dispositions dites impératives, c'est-à-dire d'ordre public. Un socle protecteur minimal social est ainsi assuré à ces salariés.

2.1.1.1 Une définition imprécise des dispositions impératives et des lois de police

Ces deux notions recouvrent des réalités différentes.

Dispositions impératives de l'article 6§1

Les dispositions impératives évoquées à l'article 6§1 correspondent aux nombreuses dispositions existant en droit interne qui visent à garantir l'ordre social et économique d'un pays. Ces règles d'ordre public correspondent aux dispositions auxquelles les parties ne peuvent déroger par contrat.

¹⁰ C'est le cas, par exemple, du travailleur sur un chantier itinérant, ou du représentant de commerce actif dans plusieurs États.

A l'inverse, d'autres pays, comme le Luxembourg ou la Belgique par exemple, ont déclaré l'ensemble de leur droit du travail d'ordre public, il n'existe pas de liste exhaustive permettant de les préciser en droit français.

En France, la Cour de Cassation apporte des éléments de réponse au cas par cas au fur et à mesure des questions. Elle a précisé qu'étaient d'application impérative, les textes du code du travail relatifs à la représentation du personnel (chambre mixte 28 février 1986), sont de même considérées comme des dispositions impératives de la loi française les dispositions concernant le licenciement des salariés investis de la fonction de représentant du personnel (assemblée plénière 10 juillet 1992).

Un arrêt de Cour d'appel du 12 juin 1998 est venu préciser que les règles relatives aux licenciements sont des normes impératives au sens de l'article 6§1 en France, de même que dans plusieurs autres pays de la communauté.

Lois de police de l'article 7

Les lois de police n'entrent en jeu que dans un contexte international. Ce sont les normes auxquelles un Etat accorde une importance telle qu'il exige leur application dès lors que la situation juridique présente un certain lien avec son territoire¹¹, quelque soit par ailleurs la loi applicable au contrat. Ces règles sont applicables en dehors de tout conflit de loi. Mais la convention ne donnant pas de définition ni d'énumération des lois de police, chaque juge saisi devra apporter une réponse en fonction de son système juridique.

Pour illustrer la différence entre règles d'ordre public interne et lois de police, on peut citer l'exemple du droit français du licenciement. Il s'agit de dispositions d'ordre public interne, ce qui signifie que tout contrat entre employeur et salarié par lequel le salarié renoncerait à l'indemnité de licenciement ou accepterait de voir réduite sa période de préavis sans compensation, serait nul. En revanche, la jurisprudence française a décidé qu'il ne s'agissait pas d'une loi de police, applicable quel que soit le droit applicable au contrat. En conséquence, un salarié français dont le contrat de travail est valablement soumis à un droit étranger ne peut espérer voir la législation française en matière de licenciement appliquée d'office.¹²

Ces imprécisions sont extrêmement dommageables pour les entreprises et leurs salariés. En pratique, elles empêchent les services de l'inspection du travail d'assurer la mission qui leur est confiée et de faire appliquer les dispositions impératives de la législation aux salariés sous contrat de travail étranger.

Cette absence de respect de l'esprit de la convention de Rome conduit à créer une importante distorsion de concurrence entre les compagnies Françaises et les compagnies dont le siège social est établi à l'étranger et à priver ces salariés d'une protection qui devrait leur être assurée. Les actions en justice individuelles demeurent l'unique moyen de lutte contre le « dumping social ». Or, on peut dire sans se tromper que ces actions sont inutilisées par les salariés concernés et ne permettent donc pas d'assurer la protection qui leur est nécessaire.

¹¹ La loi de police est « une disposition nationale dont l'observation a été jugée cruciale pour la sauvegarde de l'organisation politique, sociale ou économique de l'Etat, au point d'en imposer le respect à toute personne se trouvant sur le territoire ou à tout rapport juridique localisé dans celui-ci » CJCE, 23.11.1999, Aff. C-369/96 et C-374/96.

¹² Cour d'appel de Paris, 22.3.1990, D. 1990, Somm., p. 176.

Ce constat général qui vaut pour l'ensemble des salariés concerne aussi les Personnels Navigants des entreprises de transport aérien. Dans la situation particulière des compagnies aérienne, où plusieurs réglementations différentes (Code du travail, code de l'aviation civile) sont applicables, la situation est encore plus complexe. L'on doit naturellement s'interroger sur l'applicabilité des dispositions du Code de l'Aviation Civile aux PN sous contrats de droit étranger. De nombreuses dispositions ont pour objectif d'assurer la sécurité des vols, notamment les temps d'arrêt et les limitations d'heures de vol, et pourraient donc être qualifiées de loi de police, applicable quelque soit le droit applicable au contrat.

2.1.1.2 La difficile localisation des Personnels Navigants

Dans la réalité et dans la pratique, le dispositif protecteur défini par la Convention de Rome n'est pas adapté à l'activité de personnel navigant du transport aérien (PN).

Les compagnies étrangères se réfugient le plus souvent derrière le critère du « *lieu habituel d'exercice de l'activité* » du personnel navigant pour s'exonérer de l'application des dispositions de droit français. L'argument invoqué est qu'une partie importante du temps de travail et de l'activité du PN s'effectue en vol et non sur le territoire national.

Elles considèrent que le lieu habituel de travail du Personnel Navigant n'est pas le territoire français, et que le droit devant être appliqué au contrat est celui du lieu de l'établissement qui a embauché le salarié comme prévu par l'article 6§2 de la convention de Rome.

Si l'on devait retenir cet argument, le navigant qui n'effectue que des vols intérieurs devrait se voir appliqué la législation française.

Mais, le plus souvent, les navigants effectuent des vols à destination d'un ou de plusieurs Etats membres. Dans ce cas, certaines compagnies opportunistes défendent l'argument que l'activité du PN ne peut être localisée sur le territoire français.

On peut donc rencontrer une situation où un salarié de nationalité française, bien qu'il exerce son activité au départ d'un aéroport français, y revenant pour effectuer ses repos et résidant en France, est soumis au régime du droit étranger d'appartenance de la compagnie sans que lui soit appliqué les dispositions impératives de droit social français comme le prévoit l'article 6§1 de la convention de Rome.

On peut s'étonner de la non localisation de l'activité du Personnel Navigant en France lorsqu'il effectue tous ses départs à partir d'un aéroport situé en France et que l'organisation de son activité est centrée sur cet aéroport, base à laquelle il est affecté.

Ce critère de l'exercice habituel du travail dans un Etat, déterminant pour la majorité des salariés est donc plus difficile à appliquer au Personnel Navigant du transport aérien. Aucune décision de justice n'ayant éclairée cette question en France les inégalités demeurent.

2.1.2 Le principe de territorialité et le régime de protection sociale applicable

Les principes dégagés pour la détermination de la législation applicable en droit du travail ne peuvent être utilisés en matière de droit de la sécurité sociale. Il faut se reporter au règlement communautaire 1408/71CE et aux dispositions de droit interne.

Le règlement 1408/71¹³ d'application directe et immédiate en droit interne français organise la coordination entre les régimes de sécurité sociale des Etats membres.

Il permet de déterminer la législation applicable au travailleur dès lors qu'il exerce son activité dans plusieurs Etats membres et qu'il existe un concours de régimes juridiques applicables ou plus rarement aucun régime applicable.

L'article 13 de ce règlement affirme la **compétence de la loi du lieu de travail**.

Les articles 14 à 17 introduisent des règles particulières liées à des situations spécifiques.

Sur la base de l'article 14-2 a)¹⁴ **une entreprise de transport aérien ne peut prétendre user de la figure juridique du détachement¹⁵ pour échapper aux règles applicables au personnel navigant.**

Le droit de l'Etat du siège de l'entreprise est applicable, à moins que l'activité du travailleur ait une plus grande proximité avec un autre Etat. Cette proximité se concrétise par le rattachement à une succursale, ou à une représentation permanente auprès de laquelle l'activité est exercée.

Cependant, la principale difficulté dans la mise en œuvre de ce règlement demeure la localisation de l'activité du personnel navigant dès lors que la compagnie a constitué une base dans un autre Etat membre que celui dans lequel se trouve son siège social.

Toutefois, en vertu de l'article 14 -2 ii *« la personne occupée de manière prépondérante sur le territoire de l'Etat membre où elle réside est soumise à la législation de cet Etat, même si l'entreprise qui l'occupe n'a ni siège, ni succursale, ni représentation permanente sur ce territoire ».*

Il faut donc voir dans quelles conditions le droit interne prévoit l'applicabilité du régime français de sécurité sociale afin de déceler les éventuels conflits.

Le droit français de la sécurité sociale ne délimite pas son champ d'application dans l'espace.

L'article L 311-2 précise uniquement que :

¹³ Ce texte est en cours de révision, mais est aujourd'hui encore le texte de référence.

¹⁴ Article 14-2 a) : « la personne qui fait partie du personnel roulant ou navigant d'une entreprise effectuant, pour le compte d'autrui ou pour son propre compte des transports internationaux de passagers ou de marchandises par voie ferroviaire, routière, aérienne ou batellerie et ayant son siège sur le territoire d'un Etat membre, est soumise à la législation de ce dernier Etat. Toutefois :

i/ la personne occupée par une succursale ou une représentation permanente que ladite entreprise possède sur le territoire d'un Etat membre autre que celui où elle a son siège est soumise à la législation de l'Etat membre sur le territoire duquel cette succursale ou représentation permanente se trouve

ii/ la personne occupée de manière prépondérante sur le territoire de l'Etat membre où elle réside est soumise à la législation de cet Etat, même si l'entreprise qui l'occupe n'a ni siège, ni succursale, ni représentation permanente sur ce territoire ».

¹⁵ En matière de détachement temporaire, des conventions bilatérales entre Etats permettent le maintien du régime de sécurité social du pays d'origine du salarié détaché durant une période limitée qui peut aller jusqu'à 2 ans.

Date : 21/06/05

- Cahier 3 -
Le contexte social

« Sont affiliées obligatoirement aux assurances sociales du régime général, quel que soit leur âge et même si elles sont titulaires d'une pension, toutes les personnes quelle que soit leur nationalité, de l'un ou de l'autre sexe, salariées ou travaillant à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs et quels que soient le montant et la nature de leur rémunération, la forme, la nature ou la validité de leur contrat. ».

La jurisprudence est venue préciser que le travailleur relève du régime d'assurance social français lorsqu'il **exerce son activité professionnelle sur le territoire français bien que la société étrangère ne possède pas d'établissement sur le territoire métropolitain français**¹⁶.

Par un arrêt du 18 mars 1999 (n° pourvoi : 97 – 18829) la Cour de cassation est venue rappeler qu'avant de refuser d'affilier des dirigeants de société exerçant une activité dans une succursale d'une société étrangère située en France il y a lieu de rechercher si les salariés exercent leur activité de dirigeants sociaux sur le territoire français et s'ils reçoivent à ce titre une rémunération.

En conséquence, peu importe la nature du contrat de travail du salarié et donc du droit applicable à ce contrat, l'employeur doit cotiser au régime français de sécurité sociale pour le salarié.

Lorsque le navigant d'une compagnie dont le siège est situé sur le territoire d'un autre Etat membre, n'exerce que des vols intérieurs, l'affiliation au régime de sécurité social français devrait s'imposer sans difficulté.

Mais la question est plus complexe, et le cas est fréquent, lorsque les navigants effectuent des vols à destination de un ou plusieurs Etats membres. **Dès lors il est indispensable de pouvoir au moins rattacher l'activité du PN à un lieu d'activité (14-2a) ou au mieux de déterminer un lieu où il est occupé de manière prépondérante et où il réside (14-2ii).**

Nous devons à présent nous demander si les règles expliquées ci dessus s'appliquent aussi au régime de la caisse de retraite des personnels navigants (CRPN), régime légal obligatoire spécifique à cette population professionnelle.

Le professeur Antoine Lyon Caen consulté sur l'application internationale du régime géré par la caisse de retraite du personnel navigant rappelle que l'article L 426-1 du code de l'aviation civile qui institue le régime de la CRPN et prévoit l'affiliation des personnels navigant à ce régime ne prévoit pas de champ territorial d'application, mais s'intéresse exclusivement au domaine professionnel des salariés. Il conclut qu'il est possible de considérer que ce qui vaut pour le régime général de sécurité social vaut pour le régime complémentaire de retraite géré par la CRPN.

De plus, au sens du règlement 1408/71, la Caisse de retraite du personnel navigant (CRPN) est un régime de sécurité sociale de source légale et relève bien du régime de coordination. **Les principes dégagés concernent donc également l'affiliation du salarié au régime général de sécurité sociale ainsi qu'à la CRPN.**

¹⁶ Cette jurisprudence est constante. Par un arrêt du 21 mai 1986 (n° pourvoi : 84-11974) la chambre sociale de la cour de cassation rend obligatoire le versement des cotisations pour les assurés exerçant une activité en France, bien que la société ne possède pas d'établissement dans la métropole, dès lors qu'aucune convention internationale ne prévoyait le contraire.

Nous pouvons donc estimer que les dispositions du CAC ne permettent pas d'exonérer les entreprises non établies en France ou les entreprises étrangères établies en France de leur cotisation à la CRPN en vertu du principe de territorialité.

En matière de régime général de sécurité sociale et le CRPN, le règlement européen est clair et sa non application est une conséquence de l'opportuniste et de la mauvaise foi des compagnies aériennes concernées. L'absence de sanction en cas de non application des textes et l'absence de rattachement précis du PN à son lieu d'activité sont toutefois un handicap à l'affiliation sans ambiguïté des salariés au régime français.

2.2 Le principe de la libre circulation des services : Les difficultés d'application de la directive 96/71CE au personnel navigant du transport aérien

2.2.1 La directive 96/71 CE : Un dispositif applicable aux travailleurs détachés dans le cadre d'une prestation de service

L'article 49 du traité de Rome institue la faculté, sans discrimination, pour tout ressortissant d'un Etat membre de la CEE d'exercer un commerce dans un autre Etat membre en fournissant ses services de l'extérieur sans pour autant s'y établir. Cette forme de commerce doit être par nature temporaire par opposition à l'établissement.

Pour ce faire, l'entreprise va affecter du matériel et détacher un ou plusieurs salariés afin d'accomplir la prestation qui lui a été demandée. Tout salarié peut donc être détaché d'une filiale ou d'une entreprise communautaire afin de venir accomplir, librement, une prestation temporaire de service en France.¹⁷

Le nombre de prestations de service de sociétés étrangères exercées en France ne cesse de se développer et de croître. Ce sujet donne lieu à de nombreuses études qui montrent que le plus grand nombre de salariés provient des pays qualifiés de nouveaux entrants dans l'Union Européenne¹⁸. L'objectif poursuivi par les entreprises est alors clairement de jouer sur le coût de la main d'œuvre.¹⁹

C'est dans un contexte similaire, que la CJCE s'est prononcée en 1990 sur le cas des salariés détachés dans le cadre d'une prestation de service. Par un arrêt du 27 mars 1990 « affaire RUSH PORTUGUESA » (C-113/89, Rec. 1990, p. I-1417) elle a précisé que *"le droit communautaire ne s'oppose pas à ce que les Etats membres étendent leur législation, ou les conventions collectives de travail conclues par les partenaires sociaux, à toute personne effectuant un travail salarié, même de caractère temporaire, sur leur territoire, quel que soit le pays d'établissement de l'employeur"* et que *"le droit communautaire n'interdit pas davantage aux Etats membres d'imposer le respect de ces règles par les moyens appropriés"*.

¹⁷ A contrario, l'entrée en France de salariés détachés d'entreprises extra communautaires est subordonnée à la délivrance d'une autorisation pas la direction départementale du travail qui en évalue « la nécessité économique » au regard du marché de l'emploi français.

¹⁸ « Conditions d'emploi des salariés ressortissants des pays tiers travaillant en France dans le cadre d'une prestation de service internationale », rapport de la direction de la population et des migrations du 26 janvier 2005. « Rapport de la Commission nationale de lutte contre le travail illégal » du 18 juin 2004.

¹⁹ Liaisons sociales magazine, septembre 2003, « un salarié détaché, ça coûte moins cher qu'un salarié français »

Date : 21/06/05

- Cahier 3 -
Le contexte social

Cette jurisprudence a trouvé un aboutissement dans la directive 96/71 du 16 décembre 1996, concernant le détachement de travailleurs, effectué dans le cadre d'une prestation de service.

La directive 96/71 CE couvre trois situations transnationales de détachement de travailleurs à savoir²⁰ :

- Le détachement dans le cadre d'un contrat conclu entre l'entreprise d'envoi et le destinataire de la prestation de service ;
- Le détachement de travailleurs dans un établissement ou dans une entreprise appartenant au groupe ;
- Le détachement de travailleurs par une entreprise de travail intérimaire mis à la disposition d'une entreprise utilisatrice opérant dans un état membre autre que celui de l'entreprise de mise à disposition.

Elle doivent être temporaires, une jurisprudence constante de la CJCE précisant que le « *caractère temporaire de la prestation de service est appréciée en fonction de sa durée, de sa fréquence, de sa périodicité, de sa continuité* » (CJCE 30 novembre 1995²¹). Cette même jurisprudence nous précise que cela « *n'exclut pas la possibilité pour le prestataire de services, au sens du traité, de se doter dans l'Etat membre d'accueil, de l'infrastructure, y compris un bureau, un cabinet, une étude, nécessaire aux fins de l'accomplissement de la prestation* »

Elle fixe un « noyau dur » de 7 matières qui doivent être impérativement respectées pendant la période de détachement dans l'Etat membre d'accueil, quelle que soit la loi applicable à la relation de travail :

- les périodes maximales de travail et les périodes minimales de repos ;
- la durée minimale des congés annuels payés ;
- les taux de salaire minimaux, y compris ceux majorés pour les heures supplémentaires ;
- les conditions de mise à disposition des travailleurs, notamment par des entreprises de travail intérimaire ;
- la sécurité, la santé et l'hygiène au travail ;
- les mesures protectrices applicables aux conditions de travail et d'emploi des femmes enceintes et des femmes venant d'accoucher, des enfants et des jeunes ;
- l'égalité de traitement entre hommes et femmes ainsi que d'autres dispositions en matière de non-discrimination.

Il convient de préciser que **ces dispositions s'appliquent également aux travailleurs ou employeurs non communautaires**, de sorte qu'il n'y a pas de traitement différencié selon que l'entreprise d'envoi est établie ou non dans un Etat membre.

En droit Français, l'article L 341-5 du code du travail, faisant office de transposition, prévoit que lorsqu' « *une entreprise non établie en France effectue sur le territoire national une prestation de service* », les salariés qu'elle détache temporairement pour l'accomplissement de cette prestation sont soumis aux dispositions « *législatives, réglementaires et conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, en matière de sécurité sociale,*

²⁰ Directive 96/71 CE. Ainsi que le document de communication de la commission au conseil, au parlement européen, au comité économique et social et au comité des régions. La mise en œuvre de la directive 96/71 dans les Etats membres (25-07/2003).

²¹ Aff. C 55/94 Reinhard Gebhard c/ Consiglio dell'Ordine degli Avvocati e Procuratori di Milano : Rec., p. 4165.

de régimes complémentaires interprofessionnels ou professionnels relevant du titre III du livre VII du code de la sécurité sociale, de rémunération, de durée du travail et de conditions de travail dans les limites et selon des modalités déterminées par décret. »

L'ensemble des dispositions devant s'appliquer sont énumérées aux articles D 341-5 -1 à D 341-5 - 14 du code du travail. L'article D. 341-5 précise que « *sont considérées comme prestations de service, les activités de caractère industriel, commercial, artisanal ou libéral exécutées dans le cadre d'un contrat d'entreprise, d'un contrat de mise à disposition au titre du travail temporaire ou de toute autre mise à disposition de salarié* ».

En conséquence, la seule mise à disposition de personnel ne peut constituer l'unique objet de la prestation de service. Elle ne peut être qu'un moyen d'exercice du contrat, accompagnée dans la majorité des cas de moyens matériels.

Mais c'est bien **la mise à disposition de personnel**, quelque soit le cadre juridique dans lequel elle est exercée qui intéresse le droit du travail.

Concernant l'affiliation à un régime de sécurité sociale et à la CRPN, le règlement 1408/71, dont nous avons précédemment expliqué les modalités, permet le rattachement au régime du pays d'origine durant le détachement à condition que sa durée n'excède pas 24 mois.

2.2.2 Une protection inadaptée dans certaines situations

2.2.2.1 Absence de reconnaissance de la prestation de service dans certaines situations

Il existe des hypothèses dans lesquelles la protection de la directive 96/71 n'est pas appliquée.

L'exemple des lignes dites OSP (obligation de service public)

- Un appel d'offre est réalisé par l'Administration afin de sélectionner l'entreprise qui pourra desservir la ligne.
- La compagnie sélectionnée bénéficie d'une subvention pour réaliser sa prestation.
- Dans cette situation, l'Administration refuse la qualification de prestation et en conséquence, l'application de la directive 96/71. Alors même que cette activité est exercée à titre temporaire et que la subvention n'est délivrée que pour une période limitée.

Les motifs invoqués sont:

- l'Administration ne signe pas de contrat de prestation de service avec la compagnie aérienne.
- l'entreprise n'est pas rémunérée pour son activité, il lui est versé une subvention.²²
- l'Administration n'est pas le destinataire de la prestation

²² D'après la jurisprudence, la prestation de service doit être rémunérée forfaitairement. SSL supplément « la prestation de service à l'épreuve du droit du travail » 26 avril 1999. Mais pour plusieurs auteurs, le critère de la rémunération joue un rôle accessoire. (Blaise Henry, Droit social 1990, p. 421)

Date : 21/06/05

- Cahier 3 -
Le contexte social

Toutefois, les critères les plus importants de la prestation de service existent : l'entreprise réalise une prestation qui répond à un besoin d'intérêt public. Et pour cela, elle met en oeuvre du personnel, du matériel et parfois même des bureaux.

Nous sommes donc face à une opération juridique non qualifiée.

Pourtant le personnel est bien détaché dans le cadre d'une activité de transport, et l'entreprise bénéficie bien d'une subvention pour lui permettre d'exercer la prestation en question.

Dans un contexte de libéralisation des marchés, les compagnies aériennes françaises subissent ainsi la concurrence que l'on pourrait appeler déloyale d'entreprises étrangères dont les dispositions sociales sont moins favorables aux salariés et donc moins coûteuses.

2.2.2.2 Le contrôle déficient de l'application du droit

Il appartient aux services de l'inspection du travail de vérifier que le prestataire de service établi à l'étranger respecte bien ses obligations, c'est-à-dire applique aux salariés les dispositions du code du travail précisées aux articles D 341-5-1 à D 341-5-14.

Ces dispositions évoquées, précédemment, concernent notamment le SMIC, la durée du travail, les congés payés, l'hygiène et la sécurité, mais également un certain nombre de déclarations administratives.

L'accomplissement de ces différentes déclarations est une condition nécessaire permettant de faire respecter les obligations prévues par le code du travail. Or, l'inspection du travail se déclare incapable d'exercer son contrôle dans la mesure où les compagnies étrangères qui réalisent des prestations de service en France ne respectent pas leur obligation de déclaration.

Ce constat vaut pour tous les secteurs et a été mis en évidence par la Délégation Interministérielle à la Lutte contre le Travail Illégal, notamment dans son rapport du 18 juin 2004.

Les compagnies dont le siège social est établi en France sont alors doublement pénalisées. Elles subissent la concurrence déloyale des compagnies étrangères qui ne respectent pas la réglementation française, principalement les dispositions relatives à la durée du travail dans le code de l'aviation civile. Elles sont de plus rappelées à l'ordre car solidairement responsable du prestataire de service lorsqu'elles font appel aux services d'une compagnie étrangère dans le cadre d'une prestation de service (type affrètement). En effet, en cas de non respect des obligations de déclaration et de non application des dispositions obligatoires du code du travail par le prestataire, il peut être recherché la responsabilité solidaire du donneur d'ordre sur le paiement des charges sociales et des salaires (article L 324-13-1 du code du travail). Les compagnies peuvent donc à se titre se voir imposer le paiement des sommes dues par son prestataire.

Il est donc primordial de donner les moyens à l'Administration d'exercer son contrôle de manière efficace dans toutes ces situations.

2.3 La recherche d'une solution

2.3.1 La reconnaissance « juridique » de la base d'affectation

- **Le rattachement du Personnel Navigant à une base d'affectation**

Les compagnies aériennes organisent leur activité en fonction des bases aéroportuaires auxquelles elles affectent leur personnel navigant. Comme nous l'avons expliqué plus haut, il s'agit du lieu où le PN prend son service à titre principal, où il rentre de vol pour effectuer ses repos pré- et post-courriers, ses repos mensuels, le lieu où il effectue ses réserves et à proximité duquel il réside le plus souvent.

Ainsi, si la base à laquelle le PN est affecté n'a fait l'objet d'aucune définition ou reconnaissance juridique dans le droit français, elle n'en est pas moins une réalité concrète pour les compagnies et leur personnel navigant.

Toutefois, il est utile de souligner qu'au sens du droit communautaire, la base d'affectation fait l'objet d'une définition explicite dans la sous partie Q de l'UE- OPS : « *L'endroit désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage à partir duquel celui-ci commence et termine normalement d'un temps de service ou d'une série de temps de service et où, dans des conditions normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage* ».

Dans ces conditions, faire connaître la base d'affectation comme étant le lieu de travail du personnel navigant permettrait au minimum l'application des principes de la convention de Rome tels qu'ils devraient l'être ainsi que le rattachement au régime de sécurité sociale français et à la CRPN.

Sur ce point, un jugement belge très récent du tribunal du travail de Charleroi (21 mars 2005) est venu apporter une interprétation qui mérite d'être soulignée. Les juges belges ont considéré que devait être appliquée la convention de Rome au personnel navigant des compagnies aériennes, basé en Belgique, alors que le siège de la compagnie était situé dans un autre Etat membre et que leur contrat de travail était régi par le droit irlandais. Il a ainsi reconnu une valeur juridique à la base d'affectation des personnels navigants.²³ **En annexe de cette fiche²⁴ figure une analyse plus détaillée de cette jurisprudence qui devrait être une source d'inspiration pour la recherche de solution afin de faire évoluer et renforcer le cadre juridique.**

- **L'assimilation de la base d'affectation à un établissement**

Le rattachement des PN à leur base d'affectation est un minimum nécessaire, mais l'on peut aller plus loin en reconnaissant la base d'affectation comme constitutive d'un établissement dès lors que l'entreprise exerce une activité permanente et durable à partir de celle ci.

²³ La société Ryanair avait embauché des salariés belges sous contrats de travail irlandais tout en les basant en Belgique. La compagnie leur appliquait le droit du travail irlandais et donc en l'espèce suite à un licenciement la clause de préavis, moins favorable que la loi belge. Le tribunal du travail de Charleroi a alors précisé qu'en vertu de la jurisprudence en vigueur l'ensemble de la législation belge était considérée comme applicable au personnel navigant basés en Belgique dès lors que les dispositions étaient plus favorable que la loi irlandaise.

²⁴ cf. annexe I

L'établissement est en effet caractérisé, par opposition à la prestation de service, par son **caractère de permanence** et non comme une organisation ou forme juridique précise²⁵.

Dès lors qu'elle concerne un groupe de navigants, qu'elle constitue le cadre d'une organisation, et qu'elle est le point de rencontre de l'activité et du centre des intérêts personnels et familiaux du navigant, la base d'affectation peut être regardée comme constituant une succursale, et donc une forme d'établissement.

D'après les études de l'inspection du travail et la lutte que mène cette Administration contre le travail illégal, la notion de base d'affectation peut remplir les mêmes conditions que celles permettant la requalification d'une prestation de service en établissement.

Parmi les fraudes à la prestation de service peut être pointé le cas d'entreprises établies régulièrement dans un pays étranger, mais dont les conditions d'exercice de leur activité en France montrent qu'elles ne se limitent pas à effectuer de la prestation de service, et qui devraient en conséquence être contraintes à créer un établissement.

A cet égard, divers éléments sont pris en compte pour démontrer l'existence d'un établissement.

- L'importance et la permanence de l'activité réalisée sur le territoire français ;
- L'existence de clients avec succession de plusieurs prestations ;
- L'utilisation de locaux, bureaux, entrepôts ou autres installations à partir desquelles s'organise l'activité²⁶.

Dans les hypothèses où la compagnie étrangère effectue régulièrement des vols internes ou externes au départ de la France et a basé un certain nombre de PN en France, ainsi que du matériel dont notamment des avions, on peut légitimement s'interroger sur le fondement juridique qui peut lui permettre d'éviter de se constituer en établissement en France.

Il arrive que dans le cadre d'une prestation de service, la compagnie éprouve le besoin d'organiser son activité en s'aidant d'une base aéroportuaire. Or, comme nous l'avons vu il est des situations où l'on ne sait pas définir juridiquement l'activité exercée par la compagnie (voir 2.2.2.1). On pourrait considérer que dès lors que la compagnie organise son activité par rapport à une base à laquelle elle rattache des PN, on est bien en présence d'un établissement.

Ces éléments militent pour la reconnaissance de la notion de base d'affectation et son assimilation à un établissement au même titre qu'une succursale. Mais cela ne suffirait pas à imposer le respect des dispositions impératives de droit français et des lois de police dès lors qu'une loi étrangère est appliquée au contrat, ainsi que l'affiliation au régime de sécurité sociale

²⁵ Dans une affaire 205/84 du 4 décembre 1986, la CJCE a précisé qu' « il convient d'admettre qu'une entreprise d'assurance d'un autre état membre qui *maintient, dans l'état membre en cause, une présence permanente relève des dispositions du traité sur le droit d'établissement* et cela même si cette présence n'a pas pris la forme d'une succursale ou d'une agence, mais s'exerce par le moyen d'un simple bureau, géré par le propre personnel de l'entreprise, ou d'une personne indépendante, mais mandatée pour agir en permanence pour celle-ci comme le ferait une agence... ».

²⁶ Référence au précis de réglementation sur le travail clandestin, l'emploi non déclaré et les trafics de main d'œuvre, édité par le ministère du travail, de l'emploi, et de la formation professionnelle, novembre 1994.

français et à la CRPN. Il conviendrait alors de rattacher le personnel navigant à cet établissement en tant que lieu de travail.

Cette reconnaissance ne permettrait pas de résoudre les problèmes propres à l'exercice de la prestation de service. Le cadre est alors clairement réglementé par la directive 96/71 et le code du travail. Toutefois, cela permettrait le rattachement au régime de sécurité social français et à la CRPN des salariés détachés, une fois le délai de 24 mois permettant le maintien du régime d'origine écoulé.

2.3.2 Améliorer les outils mis à la disposition de l'inspection du travail

Comme nous l'avons vu, une des difficultés réelles de la mise en œuvre de cette législation protectrice réside dans le contrôle de son application. Or, l'inspection du travail ne dispose pas des outils adéquats.

Le récent projet de loi en faveur des petites et moyennes entreprises prévoit de lever le secret professionnel entre les agents de l'Etat chargés du contrôle français dans les entreprises et leurs homologues étrangers, créant ainsi une collaboration renforcée entre les Administrations françaises et étrangères. Ce nouveau projet ne reprend pas la proposition, figurant dans le projet de loi Jacob, visant à redéfinir de façon plus rigoureuse les critères distinguant la prestation de services de l'établissement sur le territoire national.²⁷ Dans notre contexte de développement croissant des prestations de services dites « transnationales », cette proposition était particulièrement intéressante.

- **Convention de Rome**

Il serait indispensable de prévoir un noyau de normes applicables précisant les dispositions impératives et les lois de police applicables en matière sociale qui permettent un contrôle effectif sur la base d'un texte réglementaire, accompagné de sanction en cas d'infraction.

- **Prestation de service**

Nous avons pu voir aussi que la principale difficulté pour les inspecteurs du travail est d'avoir connaissance des activités de ces entreprises afin de pouvoir les contrôler. Les obligations de déclaration devraient être renforcées et leur non respect sanctionné.

Une information devrait être faite aux entreprises étrangères afin de les mettre en situation de respecter leurs obligations.

A défaut de traitement de cette situation, on peut affirmer qu'en ce qui concerne le personnel navigant, le transport aérien français se trouve d'ores et déjà confronté à tous les effets négatifs, au plan social et économique, d'un dispositif législatif et réglementaire inadapté et inappliqué conduisant à une application anticipée du projet de directive Bolkestein de « soumission du prestataire à la loi du pays dans lequel il est établi », alors même que cette directive prévoit l'exclusion des transports de son champ d'application.

L'ensemble de la profession a également estimé que l'application de la Convention de Rome n'est pas, à elle seule, de nature à assurer une sécurité juridique suffisante pour imposer aux

²⁷ Liaisons sociales/ bref actualité sociale du jeudi 10 mars 2005.

Date : 21/06/05

- Cahier 3 -
Le contexte social

compagnies étrangères basant leur PN en France d'appliquer les lois de police et les dispositions impératives du droit du travail français.

En revanche, la notion d'établissement (ou de succursale) ainsi que d'un rattachement des PN à celui-ci comme lieu de travail semble être une voie beaucoup plus porteuse de solution, tant dans l'intérêt des entreprises exerçant leur activité sur le sol national que de leurs salariés.

Date : 21/06/05

- Cahier 3 -
Le contexte social

ANNEXE I

UNE SITUATION DE DUMPING SOCIAL PARTAGÉE PAR D'AUTRES ETATS.

LA SOLUTION APPORTÉE PAR LE TRIBUNAL DE CHARLEROI

Application de la Convention de Rome « sur la loi applicable aux obligations contractuelles » :

En Belgique, le tribunal du travail de Charleroi vient de rendre, le 21 mars 2005, un jugement très important qui illustre parfaitement la situation à laquelle nous sommes confrontés en France.

Présentation du cas :

- Une PNC employée par la société RYANAIR ayant son siège en Irlande, disposant d'un comptoir commercial à Charleroi ;
- Un contrat de travail précisant : que les avions sont immatriculés en Irlande, que la salariée accomplit son travail sur ces avions et que par conséquent l'emploi est situé en Irlande mais au départ de Charleroi ; qu'elle accomplit les tâches de sécurité, assistance et contrôle des passagers, assistance à l'embarquement et au service à terre, vente à bord, nettoyage de l'intérieur de l'avion, et toute autre tâche qui peut lui être confiée par la société ; qu'en dehors des prestations en vol, la salariée peut être de réserve soit à Charleroi, soit chez elle ;
- La salariée est domiciliée en Belgique et toutes ses activités sont effectuées au départ de Charleroi.

L'ensemble des éléments rapportés ci-dessus caractérise toutes les « bases » PN dans le monde.

Sur la compétence du tribunal :

Pour se déclarer compétent le tribunal a procédé en plusieurs temps :

- Il a écarté la Convention de Chicago, en estimant que la nationalité de l'aéronef est sans effet sur les personnes (une telle solution serait-elle retenue par une juridiction française ?) ;
- Il a constaté qu'il n'y avait pas de clause attributive de juridiction dans le contrat ;
- Il a ensuite considéré que le critère pertinent permettant de déterminer l'Etat contractant dans lequel la salariée accomplit habituellement son travail est celui de l'endroit à partir duquel elle a toujours accompli celui-ci, l'aéroport de Charleroi qui peut être considéré comme le centre effectif de ses activités dès lors qu'elle accomplissait toutes ses prestations (vols) de cet endroit et dans cet endroit (réserves) ;

Cette solution écarte de fait la question des lignes sur lesquelles s'effectue l'activité du navigant - intérieure ou non- là encore, une telle solution serait-elle retenue par une juridiction française ?

Décision du tribunal de Charleroi :

Le tribunal reconnaît que les parties ont expressément prévu de se référer à la loi irlandaise dans leurs relations contractuelles, et s'interroge sur les questions suivantes qui découlent de l'application de la Convention de Rome :

Date : 21/06/05

- Cahier 3 - Le contexte social

- la salariée n'a-t-elle pas été privée par ce choix de la protection que lui assurent certaines dispositions impératives de la loi du pays dans lequel elle accomplit habituellement son travail ?
- - existe-t-il des lois de police et de sûreté en Belgique où dans un autre pays avec lequel la situation de la salariée présente des liens étroits, étant entendu que les lois de police belges prévalent sur celles d'un Etat tiers ?

Cependant, le tribunal examine immédiatement dans le cadre de l'article 6, §2 de la convention de Rome, ce qui se serait passé, de son point de vue, si les parties n'avaient pas choisi de loi au contrat :

- Il estime que le tribunal aurait pu se référer à la loi du pays dans lequel le salarié accomplit habituellement son travail soit la Belgique et estime qu'il n'est pas démontré que le contrat présenterait des liens plus étroits ou étroits avec l'Irlande dans la mesure où les indices de rattachement (lieu de signature du contrat, paiement de la rémunération, sécurité sociale, impôt, ...) « ne sont pas en soi des facteurs de rattachement concrets permettant de déterminer où le travail est effectivement exécuté ».
- Il ajoute que devront être recherchées les dispositions légales impératives de la loi belge ainsi que des lois de police et de sûreté qui auraient assuré à la salariée une protection sociale plus grande que celles dont elle a bénéficié par l'application de la législation irlandaise.
- Puis il conclut que ce sont les dispositions de la loi belge qui devraient régir les relations contractuelles entre les parties.

Dans le cas d'espèce il l'applique : aux congés payés, au salaire garanti en cas de maladie, d'accident ou de maladie professionnelle, à l'indemnité complémentaire de préavis, à l'octroi de chèques repas, à la prise en charge partielle des frais de transport par l'employeur et à la délivrance des documents sociaux.

Conclusion :

Ce jugement, qui n'a pas fait l'objet d'un appel de la part de la compagnie RYANAIR, appelle plusieurs remarques : une interprétation extensive conduisant à l'application de la totalité du droit social belge est-elle conforme à la définition des dispositions impératives ? Les éléments matériels retenus pour apprécier que la situation de la salariée présente des liens étroits avec la Belgique seraient-ils jugés suffisants par la cour de justice européenne ? L'application faite de l'article 3 3 de la convention de Rome résisterait t-elle à l'analyse d'une cour de justice européenne « **lorsque tous les autres éléments de la situation sont localisés dans un seul pays** ». Peut-on estimer, s'agissant du PN exécutant sa prestation de travail à bord d'aéronefs immatriculés à l'étranger et dans l'espace aérien international, que tous les autres éléments de sa situation sont localisés dans un seul pays ?

Il sera intéressant de suivre le comportement de RYANAIR suite à ce jugement. La compagnie prendra t-elle des mesures pour modifier son organisation, ses contrats, ses pratiques pour tenter de faire échec, à l'avenir, à de telles décisions ?

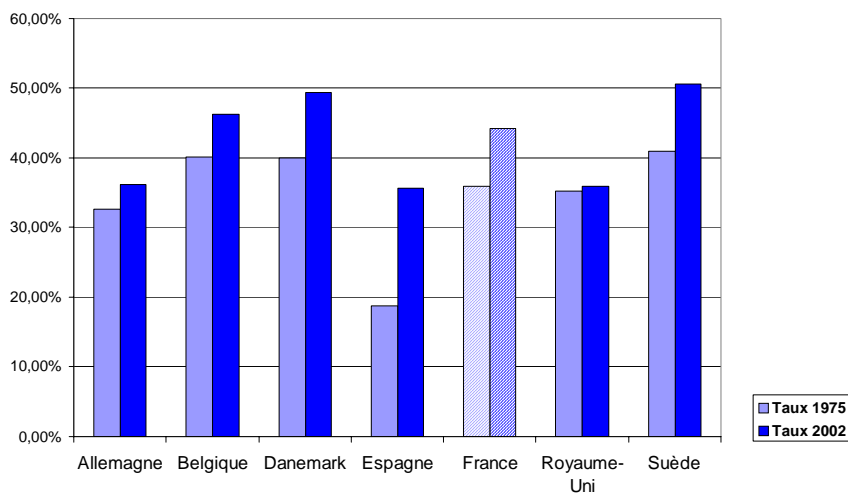
Améliorer la compétitivité du secteur aérien français

Cahier technique n°4

→ Le contexte fiscal

La France se situe dans le peloton de tête des pays de l'Union européenne pour son taux de prélèvements obligatoires. Cette situation qui s'inscrit dans une tradition, puisqu'elle était déjà vérifiée en 1975, nuit à l'attractivité française. Le taux des prélèvements fiscaux et sociaux français s'élève en effet à 45 % du PIB en France. Ce taux élevé est générateur, dans une économie ouverte, de distorsions de concurrence avec les autres pays, notamment européens. En effet, une comparaison du poids des prélèvements obligatoires dans le PIB de chaque pays de l'Union européenne permet de révéler de fortes disparités au sein du marché unique.

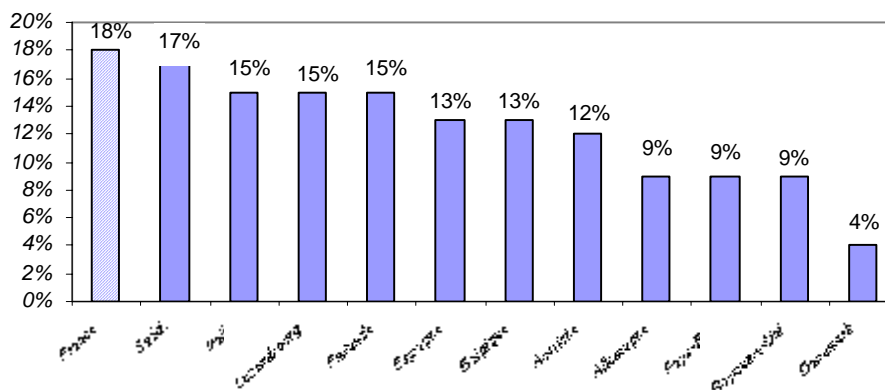
**Les taux de prélèvements obligatoires (fiscaux¹ et sociaux)
dans l'Union européenne 1975-2002 (% du PIB)**



Source : statistiques des recettes publiques de l'OCDE 2002

La France dispose cependant d'un certain nombre de points forts par rapport à ses partenaires de l'UE. Elle se positionne favorablement notamment pour la qualité de ses services et pour l'efficacité et la densité de ses infrastructures de transports. Mais ces atouts sont entachés par des contraintes fiscales toujours plus grandes et allant à contresens de son besoin de compétitivité dans le contexte de l'ouverture des frontières et de la mondialisation des échanges.

Taux de prélèvements obligatoires sur les entreprises en 2003 (en % du PIB)



¹ Impôt sur le revenu compris

S'agissant de la taxation des bénéficiaires, la France pratique un taux élevé de 33,1/3 % en principe (de l'ordre de 35 % avec les contributions additionnelles) alors que certains pays européens dont l'Irlande et les nouveaux adhérents, réduisent leur fiscalité pour attirer les capitaux. Ces pratiques auraient tendance à s'accroître, et porteraient en particulier sur les taux d'imposition des bénéficiaires (confère la récente réforme au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, en Allemagne...). Malgré quelques dispositions favorables en matière d'amortissement dégressif ou de déductibilité des intérêts, les sociétés résidentes fiscales de France sont assez défavorisées par rapport à leurs concurrentes européennes. La Commission européenne elle-même a souligné ce handicap français². En matière d'imposition directe, la compétitivité de la France est également freinée par la taxe professionnelle qui constitue une spécificité française. Sans équivalent en Europe, où les taxes locales professionnelles, lorsqu'elles existent, sont généralement assises sur les bénéfices des sociétés, cette taxation crée une distorsion de concurrence flagrante au détriment de notre économie.

Notons en outre que si la France connaît un niveau de taxation élevé, elle s'inscrit elle-même dans un ensemble, l'Union Européenne, qui détient depuis plus de vingt-cinq ans le « record » des taux de prélèvements obligatoires dans la zone OCDE. La Commission européenne est elle-même convaincue que les régimes d'imposition des sociétés de l'Union européenne n'ont pas réussi à s'adapter à des évolutions comme la mondialisation, l'intégration économique du marché intérieur ou l'Union économique et monétaire. De nouvelles approches lui apparaissent donc indispensables, pour assurer ce qu'elle appelle le « bien être » fiscal des opérateurs économiques.

Dans ce cadre, les transports, au cœur de la construction européenne, doivent être une préoccupation constante et primordiale. En effet, les auteurs des premiers traités fondateurs de la Communauté européenne avaient jugé ce secteur comme essentiel, non seulement pour le développement économique de pays en pleine reconstruction au sortir de la Deuxième guerre mondiale, mais aussi pour une paix durable entre les peuples et pour leur rapprochement. Cette conviction a été traduite dans le Traité de Rome établissant la CEE en 1957, qui l'érigea en « politique commune ».

1 L'impôt sur les sociétés

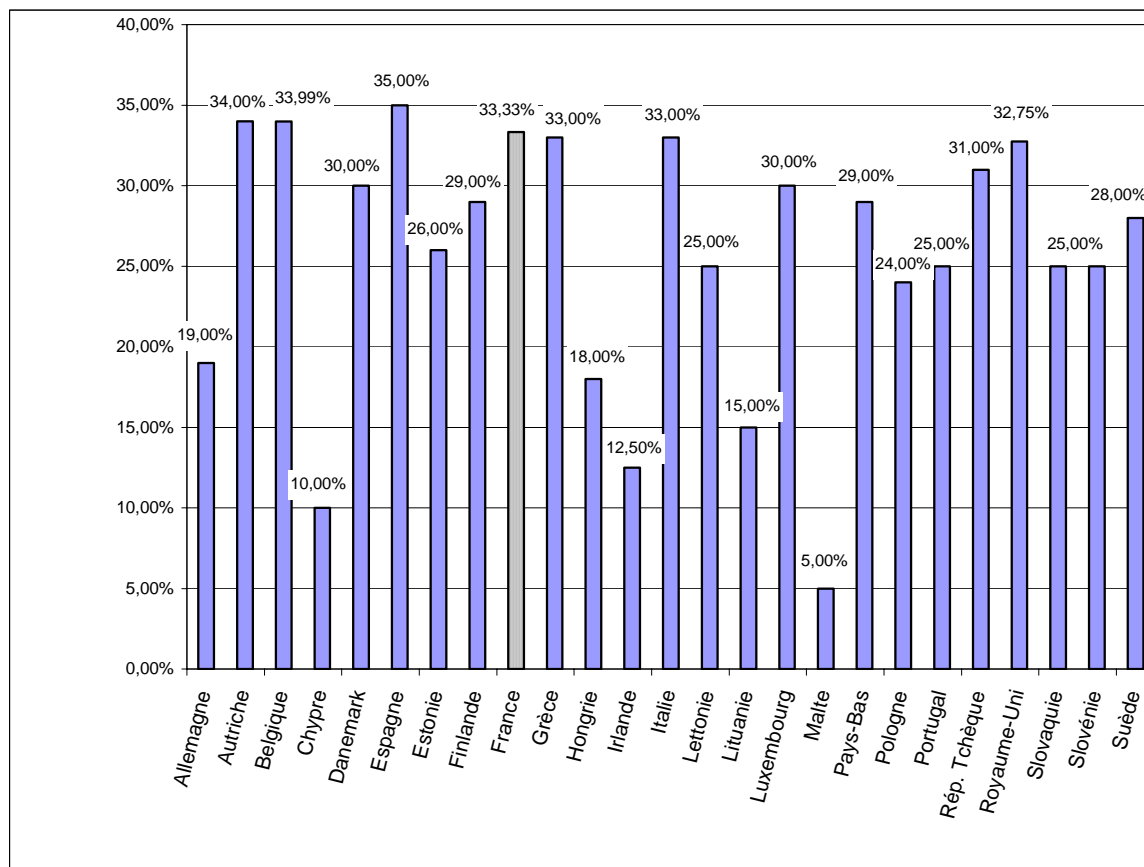
1.1 Rappel général du régime d'imposition

L'impôt sur les sociétés (IS) est un impôt annuel qui touche l'ensemble des bénéfices réalisés en France par les sociétés et autres personnes morales. Il concerne environ le tiers des entreprises françaises. Son taux normal est de 33,1/3 % mais il est réduit à 15 % pour les plus-values à long terme.

Le taux français d'impôt sur les sociétés est en lui-même très élevé. A ce handicap s'ajoute la pénalisation par des dispositifs de retenues à la source pratiqués au titre d'une taxation sur les bénéfices réalisés sur le territoire français et en sortant. Par ailleurs, l'une des rares mesures permettant de soulager la pression de l'IS mais surtout de financer des actifs risque d'être remise en cause.

² CEE-Com 2001-582

Taux normaux d'IS comparés en Europe³



1.2 Le secteur du transport aérien souffre de distorsions de concurrence dans l'accès aux sources de financement

1.2.1 La Commission européenne s'interroge sur la légalité de l'Article 39CA du Code Général des Impôts

La Commission européenne a décidé d'ouvrir une enquête approfondie afin de vérifier si le dispositif fiscal français dit des « GIE fiscaux » est compatible avec les règles communautaires en matière d'aides d'État.

- **Explication du dispositif :**

L'article 39 C du code général des impôts français prévoit que l'amortissement fiscalement déductible d'un bien donné en location par un Groupement d'intérêt économique (GIE) ne peut excéder le montant du loyer perçu dans le cadre d'opérations de crédit-bail. L'article 39 CA du code général des impôts prévoit cependant, sur agrément ministériel, une exception à cette règle. Ainsi, les opérations de financement présentant un « intérêt économique et social significatif » ne sont pas soumises à cette limitation. L'opération de financement doit porter sur l'acquisition au prix de marché par le GIE d'un bien amortissable sur une durée d'au moins huit ans.

³ Source F NAM

En pratique, le GIE, constitué généralement par des établissements financiers, acquiert le bien et le donne en crédit-bail à l'utilisateur final qui doit être une société exploitant le bien dans le cadre de son activité habituelle et doit pouvoir l'acquérir à titre permanent à la fin du crédit-bail. Le GIE peut imputer les déficits constatés au cours de ses premières années d'activité sur les bénéfices imposables réalisés par ses membres au travers de leurs activités courantes. Le GIE doit également rétrocéder les deux tiers de l'avantage fiscal ainsi retiré à l'utilisateur final. Cette rétrocession prend généralement la forme d'une diminution du prix du loyer. Enfin, la revente du bien à l'utilisateur final fait l'objet d'une exonération des plus-values.

- **Il est primordial pour le secteur de préserver un dispositif de financement des aéronefs :**

L'objet de l'article 39 CA n'est pas de favoriser certaines entreprises, il ne s'agit pas d'une mesure sélective ; cet article est donc difficilement qualifiable d'aide d'Etat et si les aides d'Etat sont en principe interdites par le traité CE, la Commission doit les autoriser pour autant qu'il puisse être démontré que leur contribution positive à la réalisation d'autres objectifs communautaires l'emporte sur leur influence négative sur la concurrence et les échanges intra-communautaires.

Les compagnies ayant recours au crédit-bail fiscal peuvent également orienter leur choix vers les investisseurs étrangers qui disposent de techniques fiscales similaires. **Ce dispositif a toute son importance en permettant aux entreprises françaises de faire face à la concurrence étrangère en évitant une fuite des investissements hors des frontières communautaires. Il est absolument essentiel de préserver une technique de financement des aéronefs.**

1.2.2 Le prélèvement par retenue à la source handicape les compagnies dans l'accès aux équipements

Trois possibilités s'offrent aux compagnies aériennes pour s'équiper d'aéronefs : soit elles procèdent par lease opérationnel (elles louent les avions), soit elles opèrent par crédit-bail avec les leases financiers, soit, enfin, elles acquièrent leurs immobilisations en pleine propriété. Dans le cadre de leases opérationnels, les investisseurs sont économiquement en position dominante face aux compagnies qui se trouvent, dès lors, souvent dans l'obligation économique de devoir accepter contractuellement un transfert à leur charge des paiements des retenues à la source générées par la location d'aéronefs selon **l'article 182 B du CGI**⁴. Or, cette charge financière supplémentaire pour les compagnies françaises, qui est effective dans le cadre de relations contractuelles non réglementées par une convention fiscale qui permettrait d'éliminer les doubles impositions, **pose donc une difficulté d'accessibilité au marché de location des aéronefs pour les compagnies aériennes françaises.**

L'article 182 B constitue donc un facteur de distorsion de concurrence pour les compagnies françaises par rapport aux compagnies aériennes dont les pays d'établissement ne prévoient pas une telle modalité d'imposition.

⁴ Article 182 B du CGI : « I - Donnent lieu à l'application d'une retenue à la source, lorsqu'ils sont payés par un débiteur qui exerce une activité en France à des personnes ou des sociétés relevant de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés, qui n'ont pas dans ce pays d'installation professionnelle permanente : (...) c) Les sommes payées en rémunération des prestations de toute nature fournies ou utilisées en France. (...) II – Le taux de retenue est fixé à 33, 1/3 p.100. (...) ».

Le dispositif de l'article 182 B du CGI français grevant les investissements par des retenues à la source handicape les compagnies aériennes françaises dans l'accès à la location de leurs aéronefs.

L'article 39 CA est le seul dispositif fiscal permettant aux compagnies aériennes françaises un accès diversifié aux sources de financement qu'il convient de préserver.

2 La Taxe Professionnelle

2.1 Présentation sommaire du régime d'imposition actuel :

La taxe professionnelle (TP) est due chaque année par les personnes morales et physiques qui exercent en France, à titre habituel, une activité professionnelle non salariée. Diverses exonérations sont prévues ; elles peuvent être permanentes ou temporaires. La base d'imposition de la taxe professionnelle est dans tous les cas constituée par la valeur locative des immobilisations passibles de taxe foncière dont le redevable avait la disposition à la fin de l'avant dernière année civile précédant celle de l'imposition. Depuis la suppression de la part « salaire » qui est devenue définitive en 2003, cette base est complétée par la seule valeur des équipements et biens mobiliers (EBM) dont le redevable a disposé pendant la même période. La base d'imposition ainsi déterminée fait ensuite l'objet de réductions. Ces réductions peuvent être générales (abattement général de 16 %) ou propres à certains redevables ou encore décidées par les collectivités territoriales.

La taxe est établie dans chaque commune où le redevable dispose de locaux ou de terrains. Son montant est obtenu en multipliant la base d'imposition par les taux votés par chacune des collectivités locales bénéficiaires. Ces taux varient, dans les limites fixées par la législation nationale, en fonction des décisions des différentes collectivités ou organismes locaux. Au montant de taxe professionnelle proprement dit, s'ajoutent les frais de gestion perçus par l'Etat (8% du montant de la taxe), les impositions additionnelles (taxe pour frais de chambres de commerce et d'industrie ou chambre des métiers), et éventuellement la cotisation nationale de péréquation ainsi que les taxes spéciales d'équipement finançant les établissements publics fonciers.

La cotisation de taxe professionnelle des entreprises dont le chiffre d'affaires (CA) est supérieur à 7,6M€ est au moins égale à 1,5 % de la valeur ajoutée produite au cours de l'année d'imposition. En outre, il est prévu diverses mesures d'allègement des cotisations, tels le dégrèvement pour réduction d'activité ou le plafonnement des cotisations en fonction de la valeur ajoutée produite par l'entreprise au cours de l'année au titre de laquelle la taxe professionnelle est due. S'agissant du dégrèvement principal, le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée, le taux du plafonnement est fixé à 3,5 % pour les entreprises dont le chiffre d'affaires de l'année d'imposition est inférieur à 21,35M€, 3,8 % pour celles dont le chiffre d'affaires est compris entre 21,35 et 76,225 M€ et 4 % pour celles dont le chiffre d'affaires excède cette dernière limite.

Depuis 1975, les compagnies aériennes bénéficient, en qualité de transporteurs, d'une réduction des bases en ne tenant compte que de la valeur locative de leurs aéronefs pondérées par le prorata du CA national sur le CA total avec un minimum de 10 % (confère article 310 HH de l'annexe 2 du CGI)¹. Ce prorata est institué en considération du fait que cette taxe doit correspondre aux activités domestiques.

Sur un échantillon de 8 compagnies aériennes bénéficiaires interrogées, la TP représente jusqu'à 83 % du résultat d'exploitation. Il s'agit donc d'une charge significative au regard d'une activité fragile.

2.2 Le point de vue critique de la FNAM sur le régime actuel de taxation

- **L'actuelle taxe professionnelle génère d'importantes distorsions de concurrence vis-à-vis de l'étranger :**

La taxe professionnelle est un impôt très dissuasif pour les investissements. Elle est sans équivalent en Europe, où les taxes locales professionnelles lorsqu'elles existent, sont souvent assises sur les bénéfices des sociétés. En Allemagne, par exemple, la taxe professionnelle est calculée sur le bénéfice qui est soumis au préalable à des rectifications dans un souci de réalisme.

Les entreprises de services françaises sont fragilisées face une concurrence étrangère non pénalisée par une taxe équivalente. Les compagnies aériennes étrangères ont très peu de matériel sur les aéroports français, les avions et le matériel d'assistance et d'entretien étant basés sur leurs propres aéroports nationaux alors qu'elles sont en concurrence frontale avec les opérateurs français. La base d'imposition de ces compagnies étrangères est donc faible, souvent réduite à un simple comptoir, lorsque ces compagnies ne bénéficient pas d'une exonération totale grâce à une convention fiscale internationale.

Existence d'un impôt local (hors foncier)⁵

NON	OUI	
PAYS	PAYS	ASSIETTE
- Chypre - Estonie - Finlande - Grèce - Hongrie - Lettonie - Lituanie - Malte - Pays-Bas - Pologne - République Tchèque - Royaume-Uni - Slovaquie - Slovénie - Suède	- Allemagne - Luxembourg - Portugal	Bénéfices
	- Autriche - Belgique	Masse salariale
	- Danemark - Irlande	Valeur cadastrale des immeubles
	- Espagne	Surface utilisée, nombre de salariés, secteur d'activité
	- France	Valeur productive des biens de production
	- Italie	Valeur ajoutée produite (mais remise en question par la CJCE ⁶)

- **La taxe professionnelle ne grève pas le contribuable sur sa capacité contributive réelle :**

Le calcul actuel de la taxe professionnelle française implique de devoir se référer, s'agissant des biens d'équipement, aux bases de l'antépénultième année, ainsi pour l'année N il faut se référer à N-2 ; ce « flash-back » fausse très souvent la réalité.

⁵ Source FNAM

⁶ Il est important de relever l'Affaire Banca popolare di Cremona soc. Coop.arl contre Agenzia Entrate Ufficio Cremona, affaire C-475/03). La CJCE a déclaré incompatible la taxe locale italienne sur les activités productives, l'IRAP, avec les dispositions de la 6^{ème} directive relative à la TVA.

Par ailleurs, la TP française est un impôt assis principalement sur le capital productif à sa valeur d'acquisition, c'est-à-dire non amorti ; **il n'est pas normal que l'on se réfère à la valeur historique des biens amortissables sans tenir compte de leur dépréciation dans le temps.**

- **Cette imposition est particulièrement pénalisante avec des taux globaux supérieurs à 30 % et en constante augmentation :**

Elle dissuade les investisseurs et handicape gravement les entreprises face à leurs concurrents étrangers. Ainsi, un équipement d'une durée de vie de 15 ans voit son coût majoré en France de plus de 50 % par rapport à celui de ses concurrents européens, ce qui génère de fortes distorsions de concurrence.

- **Enfin, il est discriminant que les compagnies aériennes effectuant majoritairement une activité internationale ne puissent, selon le Conseil d'Etat⁷, être fondées à prétendre que le plafonnement de leur taxe professionnelle soit calculé d'après la valeur ajoutée produite par les seules opérations auxquelles elles se livrent en France.**

Demandée instamment par les industriels, un projet de réforme de cette imposition a été élaboré (Commission Fouquet). Ses conclusions, qui sont trop générales et inadaptées au secteur du transport aérien en ne prenant pas en compte ses spécificités, ne sont en ce sens pas satisfaisantes.

2.3 Le point de vue critique de la FNAM sur les perspectives de réforme de la Taxe Professionnelle

2.3.1 S'agissant de la base d'imposition :

Selon les commentaires qui ont suivi le rapport Fouquet, elle serait constituée à hauteur de 60 à 80 % de valeur ajoutée et de valeur foncière pour le reste.

- **Avec une taxation majoritairement assise sur la valeur ajoutée, laquelle intègre la masse salariale et les amortissements, le secteur aérien se verra à nouveau fortement pénalisé.**

Le législateur a, il y a quelques années, supprimé la part salariale dans le calcul de la TP. Taxer une assiette composée à 80 % de valeur ajoutée reviendrait aujourd'hui à taxer la création de richesse, sans prise en compte de la capacité contributive réelle des entreprises.

Ce qui mesure le mieux la capacité à contribuer d'une entreprise est son résultat de l'exercice considéré. L'excédent brut d'exploitation (EBE) serait la mesure la plus appropriée de l'efficacité à court terme de l'entreprise. Suivant l'évolution de la valeur ajoutée à long terme, elle tient compte de la volatilité du résultat et des particularismes de certains secteurs d'activité qui, s'ils sont à forte valeur ajoutée, n'en sont pas moins à faible profit, car excessivement concurrentiels. Cette solution serait donc amplement mieux acceptée par les entreprises, en particulier par les prestataires de services. En effet, taxer sur la valeur ajoutée revient à nouveau à grever particulièrement les entreprises de main d'oeuvre. Or, ce sont les mêmes qui sont déjà les plus « impactées » par la structure fiscal-social française qui fait peser sur le seul travail, le financement des prestations sociales. Cela fait donc encourir le risque que tout employeur qui verrait sa contribution augmenter sur la base d'un critère relevant du travail, soit tenté de limiter sa masse salariale.

⁷ CE 10 mai 1996, n° 139860, 9^{ème} et 8^{ème} s-s Sagatrans, CE 10 septembre 1997, 9^{ème} et 8^{ème} s-s Sté Commerciale de transports transatlantiques (SCTT).

Date : 21/06/05

- Cahier 4 -
Le contexte fiscal

Si une réforme est nécessaire, il paraît difficilement acceptable que les allègements de charges des uns deviennent des prélèvements supplémentaires pour les compagnies aériennes, entreprises à forte intensité de main-d'œuvre.

- **La définition actuelle de la valeur ajoutée, telle qu'elle figure aujourd'hui au Code général des impôts, devra être précisée pour tenir compte des spécificités du transport aérien.**

La définition de la valeur ajoutée (VA) devrait comporter des variantes en fonction des particularismes du transport aérien. Le temps de la réforme sera une juste occasion pour rétablir une égalité :

Il n'est en effet pas normal que les compagnies aériennes desservant l'étranger ne puissent exclure du montant des éléments servant au calcul du plafonnement de la taxe professionnelle par la valeur ajoutée la fraction correspondant aux activités internationales.

Les entreprises de transport aérien, comme celles de transport maritime, sont sujettes à la règle conventionnelle de consolidation des bases qui implique que les bénéfices provenant de l'exploitation, en trafic international, de navires ou d'aéronefs, ne sont imposables que dans les Etats où le siège de direction effective de l'entreprise est situé. Les compagnies aériennes doivent donc déclarer leur CA mondial. Leur VA servant au calcul du plafonnement de la taxe professionnelle se trouve donc artificiellement gonflée, alors que la TP est un impôt communal. La solution serait au moins d'appliquer à la VA le prorata appliqué aujourd'hui sur les bases avions (CA France / CA total-mondial). Se pose par conséquent la question de la prise en compte des activités internationales dans le calcul d'une taxe professionnelle assise précisément à hauteur de 80 % sur la valeur ajoutée.

Pour une saine concurrence, seule la part nationale de la valeur ajoutée devrait, au minimum, être retenue pour le calcul de la taxe professionnelle.

- **Une exonération totale de la valeur ajoutée transport serait un juste rétablissement de l'équilibre concurrentiel du transport aérien français face aux autres modes de transport et face aux concurrents étrangers.**

En effet, les entreprises de transport maritime bénéficient d'un dégrèvement total correspondant à la valeur locative des navires de commerce pour les armateurs (Art. 1647 C ter du CGI). Le transport routier bénéficie pour sa part de dégrèvements importants pour les véhicules (1647 C du CGI).

Une telle règle pourrait consister à exclure de la VA taxable les salaires et charges du personnel navigant ainsi que les amortissements, loyers et frais financiers des avions et pièces de rechange. Une autre solution serait de procéder à un calcul de prorata tel que celui appliqué actuellement sur les bases avions (CA France / CA mondial).

Une telle mesure aurait un coût budgétaire limité dès lors que le montant global de la Taxe professionnelle brute (hors plafonnement) due par les principales entreprises du secteur est de l'ordre de 150 M€, montant minime au regard des annonces faites sur la participation de l'Etat au coût de la réforme.

2.3.2 S'agissant des taux :

Il est primordial d'insister sur l'importance d'un impôt au taux national qui évoluerait nécessairement moins rapidement en étant mieux contrôlé et dont la recette pourrait être répartie entre

les communes au prorata de la masse salariale sise localement. Ils devraient **au moins faire l'objet d'un encadrement**. Car aux vues des décisions récentes des régions et de l'évolution des taux depuis 30 ans les perspectives des futurs taux sont facteurs d'inquiétude pour le transport aérien alors que la TP constitue déjà très généralement la plus lourde charge.

2.3.3 La nécessité de régimes spécifiques au transport aérien

- **Il est nécessaire de ne pas remettre en question le régime de faveur des zones aéroportuaires et l'interprétation qu'en a fait la jurisprudence.**

Ce dispositif, communément appelé l'abattement du tiers et prévu à l'article 1518 A du CGI⁸, permet de n'inclure dans la base de la taxe professionnelle que les deux tiers des montants des valeurs locatives des immobilisations situées sur les zones aéroportuaires.

Le Conseil d'Etat⁹ a précisé que l'expression « les aéroports » doit s'entendre comme désignant l'ensemble des immobilisations qui, sur le site de l'aérodrome, sont affectées à l'accomplissement des missions de service public aéroportuaire. A ce titre il a considéré que les compagnies aériennes participaient à un tel service. La valeur locative des immobilisations doit donc être retenue pour les deux tiers de son montant quel que soit le redevable des cotisations de taxe professionnelle et sans qu'il soit besoin de rechercher à quel titre il a la disposition de ces immobilisations. Il est nécessaire de traduire dans la Loi les effets de l'arrêt France-Handling du Conseil d'Etat.

- **Les compagnies aériennes devraient être en droit d'appliquer l'abattement du tiers à l'ensemble de leurs immobilisations se situant sur le site d'un aéroport, aéronefs compris.**

Les règles de localisation des avions pour l'activité aérienne sont multiples (lieu de stationnement habituel, lieu d'entretien, lieu du siège social). Le choix opéré est donc en grande partie à la main du déclarant qui choisit son lieu d'affectation, en partie pour des motifs fiscaux.

Le fait que l'administration refuse d'appliquer l'abattement du tiers aux avions stationnés sur les aéroports incite les compagnies à se domicilier sur les communes les moins exigeantes en matière de TP. En outre, aucun texte légal ou réglementaire ni de règle jurisprudentielle ne précise la nature des immobilisations éligibles au régime de l'article 1518 A du CGI, seule la nature de l'activité étant explicitée. Or, on ne peut distinguer là où la Loi ne distingue pas. Les aéronefs devraient donc être éligibles à un tel dispositif.

La valeur ajoutée de l'activité purement aérienne devrait être exclue de la base de taxation.

Au minimum, seule la valeur ajoutée produite par l'entreprise en France devrait être prise en considération.

S'agissant du régime actuel, il serait plus adéquat de tenir compte de la dépréciation dans le temps des biens amortissables et non de leur valeur historique qui n'est pas représentative de la capacité contributive réelle des redevables.

⁸ L'alinéa 1^{er} de l'article 1518 A dispose que : « Les valeurs locatives qui servent à l'établissement des impôts locaux sont prises en compte à raison des deux tiers de leur montant pour les usines nucléaires et les aéroports ainsi que pour les installations destinées à la lutte contre la pollution ... »

⁹ CE France Handling 8 décembre 2003

Il est important de préserver les régimes spécifiques au secteur de l'aérien tel que le dispositif dit de « l'abattement du tiers », prévu à l'article 1518 A du CGI, et de traduire dans la Loi la décision du Conseil d'Etat qui permet aux compagnies aériennes de s'en prévaloir. En outre, cette mesure devrait pouvoir s'appliquer aux aéronefs.

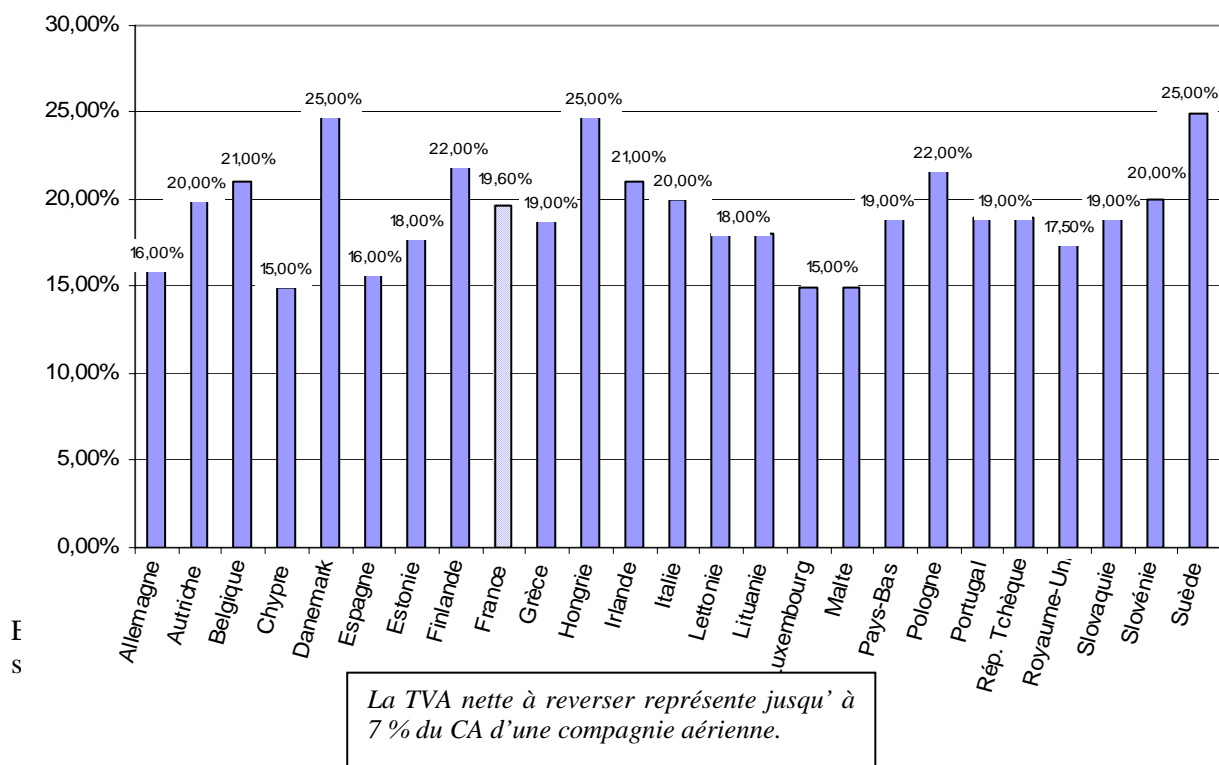
A défaut d'un taux national il serait souhaitable que le taux d'imposition soit au moins encadré.

3 La Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)

3.1 Présentation générale du régime d'imposition :

La TVA est une imposition indirecte relevant du droit communautaire. En effet, l'euro-péanisation de cette taxe constitue l'un des premiers pas vers une harmonisation fiscale européenne¹⁰. Néanmoins, **si la TVA est communautaire dans son principe, elle est plus ou moins nationale dans ses modalités. Ainsi, de nombreuses divergences persistent notamment quant à la fixation des taux et des régimes de droit à déduction. Cela peut mener à des distorsions de concurrence entre les opérateurs économiques d'un même marché.**

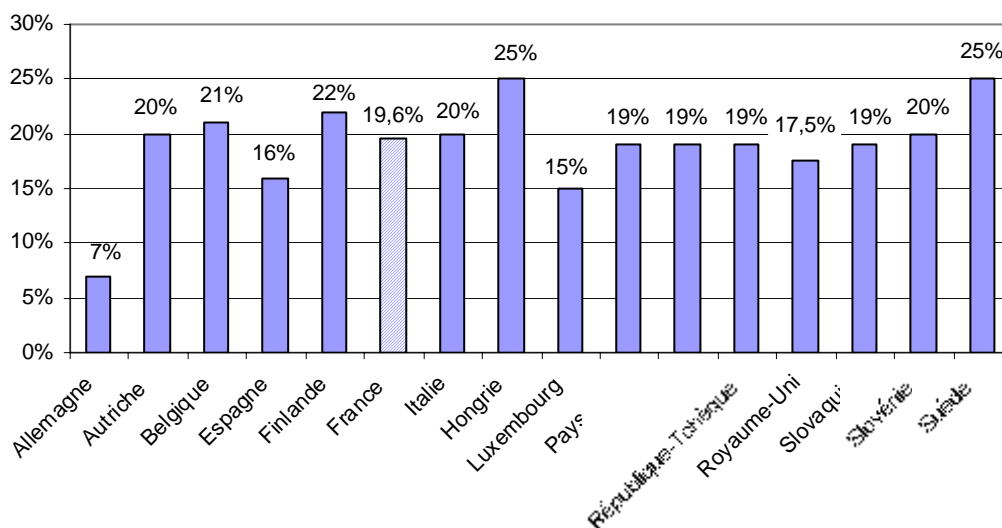
Taux normaux de TVA comparés en Europe
Source F NAM



¹⁰ L'harmonisation de l'assiette a été prioritaire ; l'étape essentielle est la 6^{ème} directive du 17 mai 1977 à laquelle s'ajoute ensuite d'autres directives telles que, pour les plus importantes, la 8^{ème} de 1979, la 13^{ème} de 1986, la 18^{ème} de 1989,...

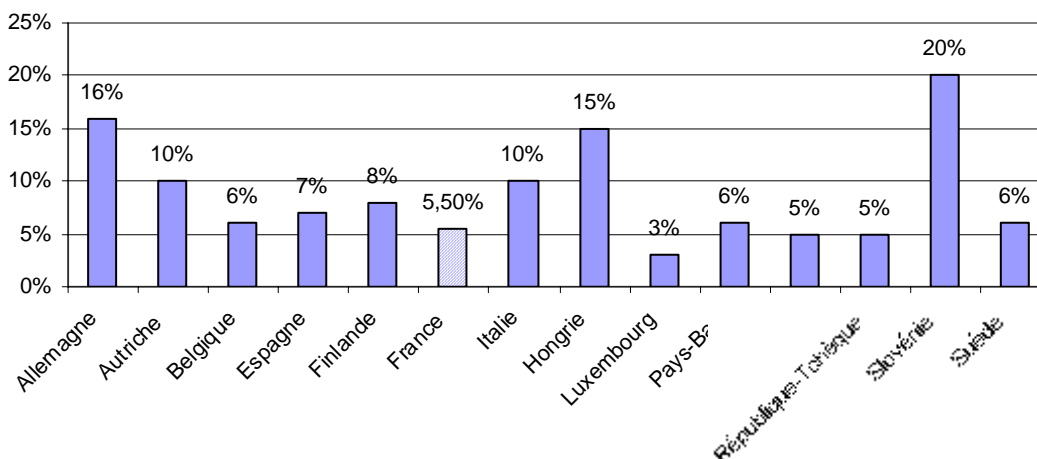
Taux de TVA sur le transport de biens en Europe

Source F NAM



Taux de TVA sur le transport de personnes en Europe

Source F NAM



La TVA est un impôt réel, général sur la dépense, qui représente environ 45 % des recettes fiscales de l'Etat français. Précisons que dans la définition géographique du territoire fiscal, le mot « France » désigne la France continentale ; les territoires d'outre-mer étant assimilés à des pays situés hors Union européenne et les départements d'outre-mer étant considérés comme des territoires d'exportation. Par ailleurs, il est à souligner que l'administration considère que les transports aériens de marchandises ou de passagers en provenance ou à destination des départements de Corse ne sont soumis à la TVA qu'à raison du seul trajet effectué au dessus de la France continentale (doc. Adm. 3G 121-4), dans ce cadre la Corse est donc considérée comme étant hors Union européenne.

Les critères principaux qui régissent l'application territoriale de la TVA sont celui du lieu de départ des marchandises livrées (art. 258 du CGI) et celui du lieu d'établissement du prestataire de service

(art. 259 du CGI). Mais, d'une part, de nombreuses dérogations, par exemple en matière de prestations de service (art. 259 A, B et C), ont pour effet de vider la règle de l'essentiel de sa substance et, d'autre part, les dispositions relatives à la territorialité doivent être combinées avec les mécanismes de compensations qui prévoient l'imposition des importations (art. 291 du CGI) et exonèrent les exportations de biens (art. 262 du CGI) et les prestations de services se rapportant aux échanges internationaux.

3.2 La nécessité de neutraliser les obstacles à la compétitivité du transport aérien en matière de TVA

3.2.1 L'impossibilité de récupérer la TVA sur les frais d'hébergement et de transport de personnel.

Actuellement, en France, le droit à récupération de la TVA grevant les frais d'hébergement et de transport du personnel est exclu par la loi. Le législateur n'est pas allé jusqu'au bout de sa logique de prise en compte des frais professionnels en ayant déjà accordé un droit à déduction des frais de restauration.

Les activités de transport, dont l'objet est d'acheminer des marchandises ou des personnes physiques sur diverses places, impliquent nécessairement et habituellement une mobilité des personnels auxquels on ne saurait attacher une présomption de satisfaction personnelle lors de leurs déplacements professionnels. **Cette restriction est une source de distorsion de concurrence extrêmement pénalisante pour les compagnies aériennes françaises qui assurent des vols intérieurs, d'autant que la grande majorité des pays de l'Union européenne appliquent ce droit à déduction.**

PAYS	Droit à déduction des frais :	
	de Transport	D'hébergement
Allemagne	oui	non
Autriche	oui	oui
Belgique	oui	non
Danemark	non	non
Espagne	oui	oui
Finlande	oui	oui
France	non	non
Grèce	exonération	non
Italie	non	non
Luxembourg	oui	oui
Pays-Bas	oui	oui
Portugal	non	non
Royaume-Uni	oui	oui
Suède	oui	oui
Slovénie	oui	non
Hongrie	oui	oui
Slovaquie	oui	non
République Tchèque	oui	oui
Lituanie	oui sauf transport local	oui
Estonie	oui	oui
Chypre	oui	oui

3.2.2 Le régime de TVA lié aux dépenses de services aéroportuaires doit être aménagé

3.2.2.1 Il faudrait envisager que les exploitants d'aéroports puissent récupérer la TVA sur leurs dépenses de sécurité et de sûreté :

En effet, les gestionnaires d'aéroports acquittent la TVA au taux normal sur les dépenses de sécurité et de sûreté (environ 500M€). Or, celle-ci n'est pas récupérable parce que ces activités, financées notamment par la taxe d'aéroport, sont considérées comme d'intérêt général et, de ce fait, placées hors du champ d'application de la TVA. L'instauration d'une déductibilité de la TVA sur ces dépenses permettrait cependant d'économiser près de 20 % de ce montant (près de 100 M€) et aurait l'avantage de réduire d'autant le poids des charges transférées sur les compagnies et les passagers.

3.2.2.2 Il serait juste d'envisager l'application d'un taux réduit de TVA aux redevances aéroportuaires :

Un taux réduit de 5,5 % devrait être appliqué aux redevances aéroportuaires et dépenses inhérentes aux missions régaliennes d'intérêt général, venant en règlement d'une prestation considérée comme annexe à la prestation de transport aérien, qui bénéficie elle-même du taux réduit.

3.2.3 Critique du projet de modification de la Directive établissant le lieu de taxation des prestations de transport.

3.2.3.1 Exposé du projet de modification :

La Commission européenne, suite à une première proposition de modification du lieu d'imposition des prestations de services fournies aux personnes assujetties (B2B), à proposé en début d'année 2005 une modification de la territorialité de la TVA des prestations de services fournies aux personnes non assujetties (B2C)¹¹.

Les modifications proposées affectent notamment les prestations de transport de passagers. Alors que la règle actuelle régissant les services de transport de passagers implique une imposition selon la distance parcourue¹², la Commission propose d'imposer l'intégralité du prix du transport au lieu de départ et ce quelque soit le moyen de transport utilisé. Cette modification ne devrait pas se limiter aux personnes non assujetties ; la Commission, sans se prononcer, considérerait déjà dans la proposition B2B (concernant les assujettis) qu'il serait raisonnable de traiter de la même manière tout les services de transport quelque soit le preneur. La présente proposition précise, en outre, que les règles devraient être identiques indépendamment du fait que le service est fourni à un client imposable ou non imposable.

La Commission argue, d'une part, que l'imposition selon la distance couverte s'est avérée impraticable et difficile à appliquer sur un marché intérieur sans frontières budgétaires. D'autre part, rappelant l'objectif de présenter des règles favorables aux entreprises et plus faciles à appliquer, elle avance la vertu de la simplicité de cette nouvelle solution qui permet de résoudre la difficulté théorique de devoir proratiser le prix selon les distances couvertes dans chaque Etat membre.

¹¹ COM (2003) 822 final, 23 décembre 2003 pour la proposition de Directive du Conseil portant modification de la Directive 77/388/CEE.

¹² Article 9.2 (b) de la sixième Directive 77/388/CEE : « Le lieu des prestations de transport est l'endroit où s'effectue le transport en fonction des distances parcourues ».

3.2.3.2 Critique du projet de modification :

- **Le lieu de taxation doit correspondre au lieu de consommation auquel la règle actuelle de la distance parcourue correspond mieux que celle du lieu de départ proposée par la Commission :**

Il est important de souligner que les travaux ouvrant la voie à l'introduction d'un système de TVA commun dans la Communauté ont commencé dans les années 1960.

L'opinion était déjà que l'imposition des services devait avoir lieu dans l'Etat membre de consommation¹³. A la différence de la TVA sur les services aux personnes assujetties, la TVA prélevée sur les services fournis aux personnes non assujetties (les consommateurs finaux) ne peut pas être déduite par les clients et fait donc partie des recettes TVA des Etats membres.

En matière de transport aérien, quelle règle mieux que celle de la distance parcourue reflète le mieux le lieu de consommation ?

- L'endroit de consommation réelle ne peut donc en toute logique se limiter au lieu de départ tel que le propose aujourd'hui la Commission européenne.

L'endroit où est établi ou domicilié le client n'est pas pertinent puisque le propre de la consommation d'une prestation de transport est justement la réponse à un besoin ou une envie de mobilité d'une personne qui peut vivre dans un pays tiers à celui du lieu de départ et celui d'arrivée. Par ailleurs, avec un tel principe, **la première anomalie serait que dans la plupart des cas le trajet dans le pays de départ serait insignifiant par rapport à celui dans les autres pays traversés.** Prenons pour exemple un voyage de Dublin à Marseille : le trajet ne survole pas l'Irlande mais traverse une partie de l'Angleterre et la quasi-totalité de la France. Sous la règle actuelle le prix du billet serait soumis à la TVA pour trois-quarts en France et pour un quart approximativement selon les modalités anglaises. Selon la règle proposée, la totalité du prix du billet serait soumis à la TVA en Irlande bien que les kilométrages irlandais se limitent aux eaux territoriales survolées.

- La règle de la distance parcourue a la vertu de la logique puisqu'elle permet de ne pas taxer la part du prix correspondant au survol de territoires placés dans un régime particulier tel que pour un vol Paris-Ajaccio où seul le tronçon de la capitale à la côte méditerranéenne doit être taxé¹⁴.
- **L'objectif de préserver une réglementation favorable aux entreprises et facile à appliquer :**

La Commission elle-même a rappelé que l'objectif doit être de présenter des règles favorables aux entreprises et plus faciles à appliquer. Or, la proposition de la Commission impliquera bien plus de complications, de problèmes pratiques qu'elle n'est en mesure d'en résoudre.

¹³ L'article 6, paragraphe 3, de la deuxième directive TVA dispose que le lieu de la prestation des services, en règle générale, sera considéré comme l'endroit où le service qui est fourni, le droit qui est transféré ou accordé, ou l'objet qui est loué, est utilisé ou mis en œuvre.

¹⁴ Les transports aériens de marchandises ou de passagers en provenance ou à destination des départements de Corse ne sont soumis à la TVA qu'à raison du seul trajet effectué au dessus de la France continentale (doc. Adm. 3G 121-4).

Date : 21/06/05

- Cahier 4 -
Le contexte fiscal

- Tout d'abord, un problème substantiel survient dans le cadre de vols à plusieurs tronçons :

La problématique se présente déjà avec des transports vers l'international impliquant un premier vol domestique, par exemple un transport de Bordeaux à New York via Paris. L'issue est différente selon que l'on considère le transport en un unique trajet international impliquant deux vols exemptés de TVA ou que l'on considère qu'il s'agit de deux tronçons bien distincts, l'un domestique sujet à la taxation, l'autre international exempté de taxe sur la valeur ajoutée. Chaque pays a développé ses propres principes pour réglementer une telle situation. Avec la nouvelle réglementation comment seront imposés les transports intracommunautaires impliquant plusieurs escales ? Par exemple un vol Bruxelles-Athènes via Munich sera-t-il taxé comme un unique transport donc selon les modalités belges ou en deux temps en considérant deux lieux de départ : Bruxelles et Munich ? Doit-on considérer que seul un changement de compagnie aérienne peut générer une autre imposition ? L'inconvénient est donc l'ajout d'une complexité, que chaque pays règlera à sa manière, risquant donc au surplus d'accroître encore les distorsions de concurrence.

D'autres exemples illustrent la spécificité du transport aérien et témoignent que la proposition de la Commission engendrera de sérieuses complications.

- Des règles spéciales sont à prévoir en cas d'imprévus tels que des changements de routes :

Des modifications du trajet peuvent intervenir volontairement ou non par un voyageur qui bénéficierait d'un billet flexible. La question se pose aussi de savoir quelle compagnie est en charge de déclarer la TVA lorsqu'un transport implique plusieurs trajets accomplis par différentes compagnies.

- Cette nouvelle règle engendrera d'importantes complications financières :

Bien que la chambre de compensation de l'IATA règle 80 % des transactions entre compagnies aériennes et permet ainsi de minimiser les mouvements de fonds, la nouvelle proposition obligera les compagnies aériennes à faire face à d'importants flux financiers.

- **La proposition de la Commission impliquera un accroissement des coûts pour les entreprises de transport :**

Il s'agira pour elles de connaître les taux et les modalités de taxations de chaque pays de départ des trajets qu'elles vendent. Ce travail de recherche d'information, de veille fiscale requerra nécessairement des moyens humains et matériels supplémentaires. Et cela, sans compter les charges supplémentaires de TVA en cas de changements de trajets pour des problèmes techniques impliquant, dès lors, des escales impromptues et dont la TVA générée ne pourrait, du fait de difficultés pratiques ou commerciales, être requise des clients et serait donc à la charge des compagnies.

- **Il est primordial de souligner que la proposition de taxation au lieu de départ favorisera d'importantes distorsions de concurrence :**

- Chacun des Etats membres décidera de préserver ou non l'exonération :

Un changement de la territorialité de l'imposition pourra influencer sur le régime d'exonération actuel et ce, d'autant plus facilement qu'avec une taxation au simple lieu de départ de la totalité du prix des trajets pourra inciter les Etats à ne pas maintenir l'exonération actuelle.

Date : 21/06/05

- Cahier 4 -
Le contexte fiscal

- Les Etats ont une liberté de choix des taux et des modalités d'imposition :

De fait, il s'en suivra a fortiori des disparités de taxation entre les 25 - bientôt 27 - Etats membres et donc des anomalies intolérables.

- Cette proposition de la Commission impliquera aussi des distorsions de concurrence entre les pays membres de l'Union européenne et les pays limitrophes :

Les pays voisins tels que la Suisse qui auront un avantage compétitif significatif en n'appliquant pas de taxation sur la valeur ajoutée des vols les desservant. Et de manière générale, les passagers flexibles quant à leur destination tels que les touristes pourront avoir tendance à orienter leur choix vers des pays hors de l'Union ; pour rappel, selon l'AEA¹⁵, 10 % d'augmentation du prix d'un billet tourisme implique une réduction de approximativement 11 % de la demande.

- Des distorsions de concurrence seront également inévitables du point de vue des passagers « affaires » (prestations B2B) avec la non harmonisation des droits à déduction des frais de transport :

En effet, toute atteinte aux règles de principe en matière de droit à déduction de la TVA aboutit à des phénomènes dits de rémanences, où les prix hors taxe comportent en fait une fraction non quantifiable de TVA, à laquelle s'applique de nouveau une taxation à chaque stade économique, les opérateurs ayant bénéficiés du droit à déduction pouvant pratiquer des prix plus attractifs que leur concurrents n'ayant pas bénéficiés des mêmes faveurs fiscales.

En définitive, s'agissant du fond, la proposition de la Commission, si elle est appliquée, créera des difficultés économiques majeures en étant source de distorsions de concurrence et d'un accroissement des coûts administratifs pour les compagnies aériennes. En l'absence d'une harmonisation fiscale aboutie de la TVA, l'actuelle proposition de la Commission conduira inévitablement à un « patchwork » de différents régimes fiscaux selon les différents Etats membres. Or, il est du devoir de la Commission européenne de veiller à une concurrence saine et non faussée entre les opérateurs économiques et d'assurer des conditions claires et transparentes. En outre, toute modification des règles de territorialité de l'imposition des prestations de transport doit prendre la forme d'une proposition spécifique, autonome, tel que cela avait été le cas en 1992.

La proposition de modification des règles de territorialité de la TVA grevant les prestations de transport de personnes constitue une véritable « épée de Damoclès » pour le secteur.

Si une modification de la 6ème directive devait avoir lieu la Commission devrait présenter de manière autonome ses propositions relatives aux transports et en permettant une taxation européenne uniforme dans ses taux et ses modalités.

Afin de limiter les distorsions de concurrence, les compagnies aériennes françaises devraient pouvoir récupérer la TVA grevant les frais de transports et d'hébergement de leur personnel.

¹⁵ Association européenne des compagnies aériennes.

Il serait juste d'envisager un droit à récupération de la TVA grevant les frais de sécurité et de sûreté des gestionnaires d'aéroport ainsi qu'un taux réduit sur les redevances aéroportuaires payées par les compagnies aériennes.

4 Les projets de taxe à vocation humanitaire

4.1 L'idée d'une taxe affectée au développement des pays du Tiers-monde

Faudrait-il considérer un secteur qui participe à l'essor de l'économie européenne comme étant une industrie du luxe ?

L'idée portée par le Président français, Jacques Chirac, de diviser la pauvreté par deux d'ici à 2015 est louable. Les moyens mis en œuvre pour y parvenir ne doivent cependant pas être économiquement irrationnels.

Le Président français a, l'année dernière, demandé à un groupe d'experts de se pencher sur l'idée d'une taxation similaire au projet de taxe Tobin lancé par les alter mondialistes. Il en est ressorti le rapport Landau qui retient une série d'options telle que notamment une taxation sur le commerce des armes, sur les transactions financières, lors des achats par carte de crédit, ou encore sur le transport maritime et aérien. Par la suite, Jacques Chirac et le Président brésilien Luiz Inacio Lula da Silva, devant une cinquantaine de chefs d'Etat réunis à New York, ont présenté leurs propositions de taxation mondiale. Néanmoins, sachant qu'une taxe internationale a peu de chance de voir le jour dans un proche avenir, faute de consensus, la décision a été prise de procéder en deux étapes en instaurant dans un premier temps une taxe au seul niveau européen. C'est ainsi qu'a été présenté, à l'occasion d'une rencontre des ministres des Finances de l'Union européenne, un projet de taxe sur le transport aérien pour lequel il est proposé de prélever, auprès des passagers, 10 euros par trajet sur les vols intérieurs et 30 euros pour les vols extracommunautaires. Dernièrement, le conseil ECOFIN, réunit le 7 juin 2005, n'a pas écarté les différentes hypothèses de taxation.

Ce projet de taxation sur le billet représenterait une charge supplémentaire de plus de 1 milliard d'Euros (soit 6,5 % de la production annuelle) pour les compagnies aériennes.

Il s'agit là d'une proposition qui ne prend pas en compte les caractéristiques du transport aérien à plusieurs égards :

- Alors que le rapport Landau proposait différentes possibilités de taxation, le choix s'est exclusivement porté sur le transport aérien. Faudrait-il considérer un secteur qui participe à l'essor de l'économie européenne comme étant une industrie du luxe ?
- Une telle mesure, dont les montants affichés sont de surcroît démesurés, aggraverait encore les distorsions de concurrence, au dépend des compagnies aériennes face à leurs concurrents des transports terrestre, maritime et ferroviaire, induites par le principe d'une telle taxation et encore aggravées par des montants démesurés, ne sauraient être tolérées.

Le financement de l'aide humanitaire ne peut et ne doit pas être supporté, au risque de le mettre durablement en difficulté, par un secteur économique porteur tout à la fois de développement dans les pays les plus pauvres de la planète et d'emplois en France.

5 Les taxes environnementales

Les compagnies aériennes sont astreintes à une taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) et sont exonérées de taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP).

5.1 S'agissant de la TNSA :

Le financement de l'aide à l'insonorisation a été réformé par la loi de finances rectificative pour 2004 du 30/12/2003. Celle-ci prévoyait le remplacement, à partir du 1^{er} janvier 2005, de l'ancienne TGAP (Taxe générale sur les activités polluantes) par la TNSA (Taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires) perçue par les services de la DGAC et affectée aux gestionnaires d'aéroports. Pour l'exercice fiscal 2004, la TGAP reste perçue par l'administration des douanes mais elle voit son produit affecté non plus à l'ADEME¹⁶, mais aux gestionnaires d'aéroports. Ceux-ci reprennent également la gestion des dossiers d'aides à l'insonorisation et le secrétariat des Commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR). Les tarifs de taxe diffèrent selon les aéroports¹⁷.

Cette taxe qui a pour objectif de limiter les nuisances sonores ne concerne pas le transport ferroviaire, routier ou de nombreuses autres sources de bruit. Elle constitue donc un facteur de distorsion de concurrence au dépend de l'activité aérienne.

La taxation sur les émissions sonores limitée à l'aérien ne respecte pas le principe fondamental de l'égalité devant l'impôt.

L'engagement des compagnies à réduire leurs émissions sonores devrait au minimum se traduire par un gel des taux de la TNSA.

5.2 S'agissant de la TIPP :

L'adoption de la directive Energie (2003/96/CE), les différentes communications intervenues depuis lors et les initiatives du président français relatives à une taxation humanitaire ont relancé le débat sur les perspectives de taxation du carburant aviation au sein de l'Union européenne.

Le droit communautaire permet une taxation des carburants aviation tout en instaurant certaines limites. En effet, dans l'attente d'une harmonisation réelle, la remise en cause de l'exonération actuelle en faveur du carburéacteur est désormais à l'initiative des Etats membres. Alors que la Commission considérait initialement que l'exonération devait être maintenue tant que les accords internationaux n'étaient pas eux-mêmes modifiés, la directive adoptée marque un tournant en laissant une plus grande subsidiarité aux Etats membres, leur reconnaissant le pouvoir de limiter le champ de l'exonération des transports internationaux et intracommunautaires. Plus encore, lorsqu'un Etat membre a conclu un accord bilatéral avec un autre Etat membre, il peut suspendre l'exonération et appliquer un niveau de taxation inférieur au niveau minimum prévu par la directive en cas particulier de taxation¹⁸.

¹⁶ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

¹⁷ Confère le décret n° 2004-1426 du 23 décembre 2004 (JO 29 décembre 2004), et les deux arrêtés du 23 décembre 2004 (Arr. 23 décembre 2004, JO 29 décembre 2004).

¹⁸ Le principe actuel est l'exonération ; par dérogation les Etats peuvent opter pour la taxation, dans ce cas l'annexe I à la directive impose un minimum de taxation de 302 Euros / 1000L jusqu'au 31 décembre 2009 et 330 Euros/1000L au-delà, pour le code NC 27101921 (carburéacteur). L'article 18-2 de la directive permet en outre aux Etats membres qui se heurtent à des difficultés dans l'application des nouveaux minima de taxation de

Date : 21/06/05

- Cahier 4 -
Le contexte fiscal

La Commission a néanmoins précisé dans une Communication du 9 février 2004 que : « *Les transporteurs communautaires exerçant leur activité dans les Etats membres qui décident d'utiliser les options offertes par la nouvelle directive risqueraient de subir la concurrence déloyale de transporteurs de pays tiers jouissant d'exemptions en vertu d'accord de transport aérien* ». A cela il faut ajouter que **la limitation des distorsions de concurrence, au sein même de l'Union européenne, repose sur la revendication d'une fiscalité européenne du carburant aviation harmonisée.**

Certains avancent l'idée d'un recours à une fiscalité de substitution en taxant les carburants aviation par la perception d'une taxe ou d'une redevance à vocation environnementale assise en fonction d'éléments facilement identifiables tels que le nombre de passagers, les tonnes de fret, le chiffre d'affaire, etc. Mais avec un caractère détaché du droit communautaire, une telle taxation viendrait interférer la volonté politique d'une harmonisation européenne.

En outre, **quand bien même il y aurait une uniformisation au sein de l'UE, les compagnies aériennes européennes se trouveraient défavorisées face à la concurrence internationale.**

Enfin, les compagnies aériennes ne voulant pas s'absoudre des préoccupations environnementales plaident en faveur de la participation du secteur à un marché de permis d'émission ouvert tel que cela existe pour les sources fixes (les usines). Grâce à des efforts de production les usines pourraient vendre leurs quotas d'émissions aux compagnies aériennes qui n'ont pas d'énergie de substitution au kérosène ; en effet malgré des marges de progression réelles, il n'existe pas aujourd'hui d'alternative démontrée aux moteurs actuels, c'est-à-dire sans production de gaz à effet de serre.

Si la TIPP devait trouver à s'appliquer cela conduirait à un renchérissement exorbitant de 75 % de la facture de carburant aviation qui représente déjà près de 20 % des coûts d'exploitation des compagnies à ce jour. De plus, elle constituerait un facteur supplémentaire de distorsion de concurrence.

Il est nécessaire d'œuvrer dans le sens du maintien de l'exonération actuelle et de privilégier une participation à un marché de permis d'émissions ouvert.

bénéficier d'une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2007 afin d'éviter que la stabilité des prix ne soit compromise, à condition que cela n'entraîne pas de distorsion de concurrence.

VOLET DOUANIER-

1 - Les formalités à l'importation

Les entreprises françaises sont consommatrices de transport aérien pour l'importation de marchandises, qui à leur arrivée sur le territoire communautaire font l'objet de dédouanement, avec acquittement des droits et taxes.

Les dispositions douanières et fiscales françaises sont loin d'être attractives, et on constate une grande réticence des sociétés multinationales désireuses d'implanter leurs centres logistiques en Europe, à choisir la France.

L'une des raisons de cette réticence est l'absence de dispositif permettant, aux entreprises enregistrées à la TVA, de pratiquer l'auto liquidation de la TVA à l'importation¹⁹. L'auto liquidation permettrait au déclarant en douane, qui est tenu solidairement au paiement de la taxe avec le destinataire réel de la marchandise, d'acquitter et de déduire la TVA dès le dédouanement et ainsi de préserver sa trésorerie. Une telle modalité simplificatrice est impossible en France selon l'article 293 A du CGI²⁰ qui par dérogation l'accorde tout de même en matière d'importation d'or industriel (art. 293 A 2 du CGI).

Dans d'autres pays de l'Union européenne, des modalités simples permettent aux entreprises enregistrées à la TVA d'auto liquider la TVA dont ils sont redevables.

La majorité des entreprises européennes peuvent par ailleurs bénéficier de législations qui leur offrent la possibilité d'utiliser un crédit d'enlèvement au niveau national leur permettant de reporter le paiement des droits de douane et de la TVA. Ce type de dispositions, visant à alléger la trésorerie des importateurs et les opérations comptables de l'Administration, n'existe pas en France.

L'Etat français accorde un crédit d'enlèvement - de 30 jours exactement - pour les droits de douane et autorise à n'acquitter la TVA que le 25 du mois suivant. Cette procédure est très logiquement conditionnée par l'apport de garanties. Les sociétés importatrices doivent en conséquence se munir de cautions, généralement bancaires.

¹⁹ Sur déclaration CA3

²⁰ L'article 293 A du CGI dispose que : « 1. A l'importation, le fait générateur se produit et la taxe devient exigible au moment où le bien est considéré comme importé, au sens du 2 du I de l'article 291.

Pour l'application de cette disposition, il est procédé comme en matière de dette douanière, que les biens importés soient passibles ou non de droits à l'importation. La taxe doit être acquittée par la personne désignée comme destinataire réel des biens sur la déclaration d'importation. Toutefois, cette taxe est solidairement due par le déclarant en douane qui agit dans le cadre d'un mandat de représentation indirecte, tel que défini par l'article 5 du code des douanes communautaires. Le taux de la taxe applicable aux importations est celui en vigueur au moment de la déclaration de mise à la consommation. Dans les cas de réimportation prévus à l'article 293, la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux qui serait applicable, en régime intérieur, aux livraisons de biens et prestations de services correspondantes. 2. Par dérogation au 1, la taxe afférente à l'importation d'or sous forme de matière première ou de produits semi-ouvrés d'une pureté égale ou supérieure à 325 millièmes est acquittée sur la déclaration mentionnée à l'article 287 par l'assujetti désigné comme destinataire réel du bien sur la déclaration d'importation ».

Cependant, la législation française prévoit que les sociétés doivent engager une procédure d'autorisation pour crédit d'enlèvement pour chaque lieu de dédouanement, alors que dans la majorité des autres Etats membres de l'Union européenne, la constitution d'un unique crédit d'enlèvement est d'application nationale. De fait, il s'agit là d'une perte de trafic pour la France, les sociétés importatrices pour le marché communautaires préférant pénétrer le marché européen via un Etat plus compétitif.

Il faut œuvrer pour la possibilité d'auto liquider la TVA à l'importation sur la déclaration CA 3.

A minima, la législation française doit permettre la possibilité d'un unique crédit d'enlèvement pour tout le territoire national quelque soit le nombre de bureaux de dédouanement et ce, pour une concurrence avec les autres Etats européens.

2 - Les articles 4.42 4.44 de la convention de Chicago

Les compagnies aériennes sont régulièrement amenées à importer de l'équipement au sol, du matériel de piste à des fins d'exploitation. A cet égard, les articles 4.42 et 4.44 de l'annexe 9 de la Convention de Chicago, permettent aux compagnies aériennes l'importation en franchise de droits de douane et d'autres taxes et redevances de ces équipements, ainsi que du matériel d'instruction, et ce sous réserve de réciprocité.

L'article 4.42 recommande que l'équipement au sol et le matériel de sûreté importé dans le territoire d'un Etat contractant par une entreprise de transport aérien d'un autre Etat contractant pour être utilisé à l'intérieur des limites d'un aéroport international, en vue de la mise en œuvre ou de l'exploitation d'un service aérien international par ladite entreprise, soit admis en franchise de droits de douane. Cette recommandation s'applique également, dans la mesure du possible, aux autres taxes et redevances, sous réserve du respect des règlements par l'Etat contractant intéressé.

L'article 4.44 recommande des mesures identiques pour l'importation de matériel d'instruction destiné à la formation technique de personnel au sol et de personnel navigant.

Néanmoins, s'agissant des Etats de l'Union européenne où la taxation sur la valeur ajoutée et le droit douanier relève d'une prérogative communautaire, seule une exonération des droits de douane est possible. En effet, en telle matière, l'article 136 du règlement communautaire du 28 mars 1983 (918-83 JOCE L105) vise sans la nommer la franchise recommandée par la Convention de Chicago en ses articles 4.42 et 4.44, alors que le règlement communautaire publié le même jour (181-83 JOCE L105) exclu explicitement toutes possibilités de franchise de taxe en matière de TVA.

S'agissant des droits de douane, il n'est donc pas interdit que les Etats européens dérogent au principe de taxation ; ce qui laisse « une porte ouverte » à de possibles distorsions de concurrences entre compagnies aériennes établies dans différents Etats selon qu'ils aient adhérents ou non aux recommandations visées.

Afin d'éviter une distorsion de concurrence en matière douanière, la France devrait adhérer aux articles 4.42 et 4.44 de la Convention de Chicago.

Améliorer la compétitivité du secteur aérien français

Cahier technique n°5

→ **Les charges aéronautiques**

La situation concurrentielle du transport aérien français s'est particulièrement dégradée depuis 1998 sur les liaisons desservant l'Europe. De 1998 à 2004, la part de marché des exploitants français (hors franchise auprès de transporteurs étrangers) est passée de 38,3% à 30,3% sur les liaisons Métropole-Europe et de 38,9 % à 29,8 % sur les liaisons Métropole-Union Européenne (en considérant les 25 pays actuellement membres). L'évolution du trafic entre la métropole et les pays du bassin méditerranéen¹ présente les mêmes caractéristiques, passant de 29,1% en 1998 à 25,9% en 2003², la part de marché au départ des régions restant constante et celle au départ de Paris chutant de 37% à 30,1%. Ainsi, le développement du transport international semble plus profiter aux pavillons étrangers qu'aux compagnies nationales. La dégradation de la situation sur l'Europe explique principalement cette évolution, puisque la part du pavillon français croît globalement dans le reste du monde. En outre, le trafic intérieur se rétracte également, passant de 99,8% de part de marché en 1996 à 94,4% en 2004.³

Ces évolutions peuvent avoir plusieurs explications, au nombre desquelles figurent notamment les questions de capitalisation des compagnies, de gestion, de salaires, de réglementation sociale, de charges sociales et de « charges de nature aéronautique ».

La capitalisation, la gestion d'une entreprise, le niveau des salaires pratiqués sont à l'évidence de la seule responsabilité des compagnies aériennes et conditionnent de manière déterminante leurs résultats. En revanche, le niveau des charges sociales et celui des « charges de nature aéronautique » relèvent du champ d'intervention de la puissance publique.

Le niveau des charges aéronautiques qui pèsent en France sur les transporteurs qui y exercent leur activité dépend largement de la puissance publique : c'est le cas, directement, pour les redevances de navigation aérienne puisque l'Etat est le seul prestataire de ces services, et moins directement pour les redevances aéroportuaires pour lesquelles l'Etat n'assume que le rôle de régulateur.

La comparaison des charges imposées en France avec celles imposées dans les autres pays d'Europe a été réalisée en deux temps : tout d'abord par l'analyse des redevances de navigation aérienne puis par celle des coûts de touchées aéroportuaires regroupant les redevances aéroportuaires et les taxes assises sur le nombre de mouvements ou le nombre de passagers.⁴

Cette note reprend⁵ et présente pour l'essentiel les principaux résultats du Groupe de Travail sur la Compétitivité du Transport aérien français (DGAC - juin 2004), qu'elle complète d'une réactualisation des données pour 2005.

¹ Maghreb, Egypte, Israël, Turquie, Liban, Syrie, à l'exclusion des pays appartenant à l'Union Européenne

² L'année 2004 n'est pas considérée pour des raisons conjoncturelles : suite à l'accident de Charm-El-Cheik en 2003, la part de marché sur l'Egypte est remontée à 50% (contre 33% en 2003), tandis que la défaillance de Khalifa Airways a fait remonter celle de l'Algérie à 30% (contre 17% en 2003).

³ Source : DGAC/DRE. Cf. « Etat des lieux du transport aérien en France ».

⁴ Source : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

⁵ Les textes en italique indiquent des citations dont les sources sont précisées en notes de bas de page.

1 Le contrôle aérien, financé par des redevances de navigation – réglementées, pour le compte de l'Etat

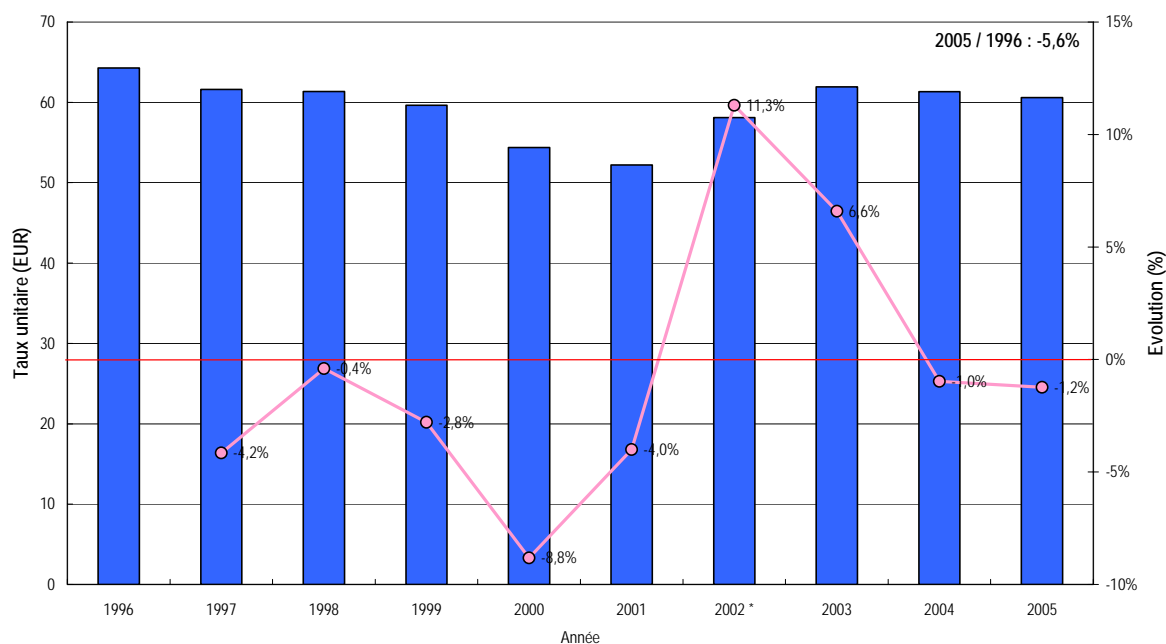
L'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs donne lieu à la perception de redevances de navigation, qui se décomposent en :

- Redevance en-route ;
- Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA).

1.1 La redevance en-route

La redevance de route rémunère l'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie.

Evolution des taux unitaires de la redevance de route



Sources : Données 2001 à 2004 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

Cette redevance est calculée et perçue par Eurocontrol au nom des 31 pays membres de l'accord multilatéral sur les redevances de route. Ce cadre international impose des règles de calcul homogènes pour tous les pays membres. Chaque vol est caractérisé par un nombre d'unité de service, auquel s'applique des taux unitaires selon les états survolés. Pour un vol, le nombre d'unités de service est proportionnel à la distance parcourue et fonction de la masse maximum au décollage de l'aéronef⁶.

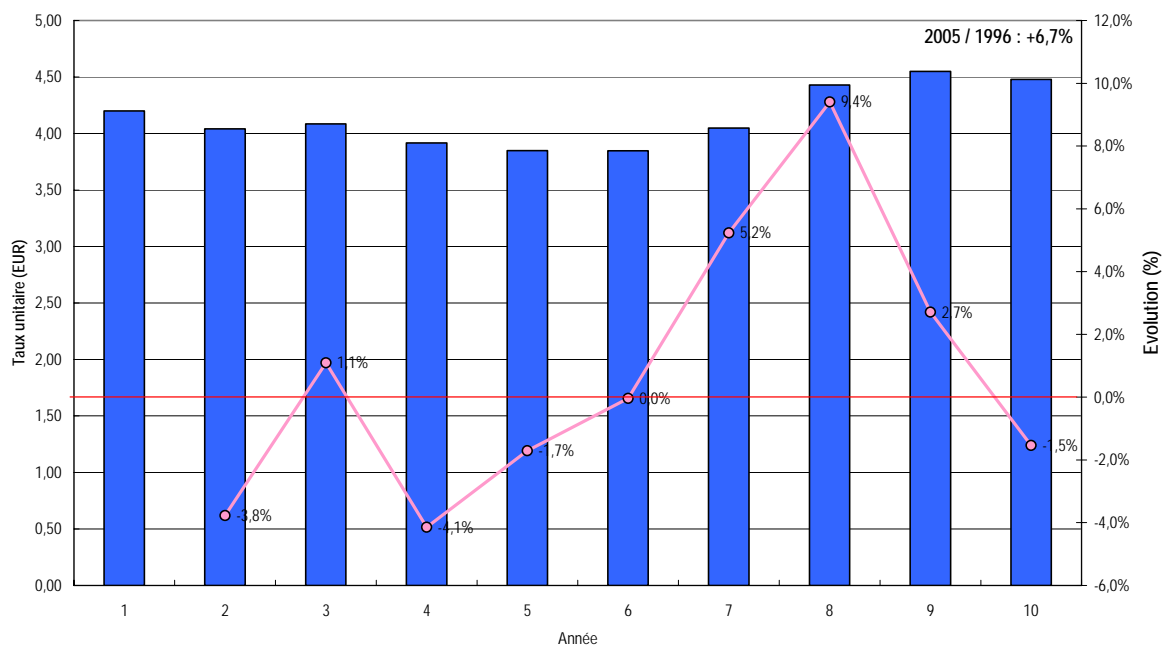
⁶ D'après DGAC.

1.2 La redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA)

La redevance pour services terminaux de la circulation aérienne rémunère les services de la navigation aérienne fournis à proximité des principaux aéroports de Métropole et d'Outre-Mer. Elle est exigible à l'occasion de chaque décollage effectué à partir d'un aéroport appartenant au champ d'application de la redevance. Chaque décollage est caractérisé par un nombre d'unités de service, auquel s'applique un taux unitaire. Pour un décollage, le nombre d'unités de service est fonction de la masse maximum au décollage de l'aéronef.

Le champ d'application de la redevance comprend tous les aéroports dont les services terminaux de la circulation aérienne y sont assurés par des agents de l'Etat et dont le trafic annuel non exonéré, calculé en moyenne sur les années passées dépasse un certain seuil.⁷

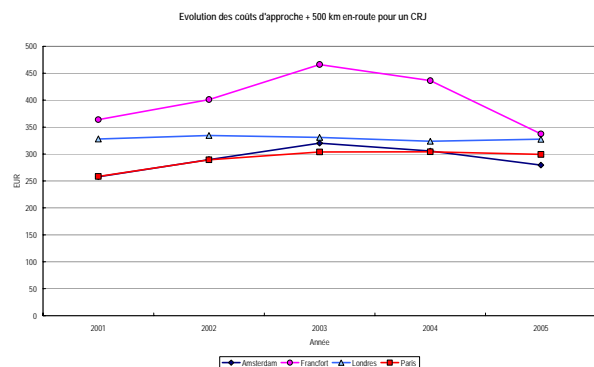
Evolution des taux unitaires de la RSTCA en France



Sources : Données 2001 à 2004 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

1.3 Une comparaison avec la situation dans les pays voisins

Le Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français a examiné un comparatif des redevances de navigation établi portant sur trois types d'appareils (le CRJ, l'A320 et le B747-400), pour quatre grands aéroports européens (Paris, Londres Heathrow, Francfort et Amsterdam) et

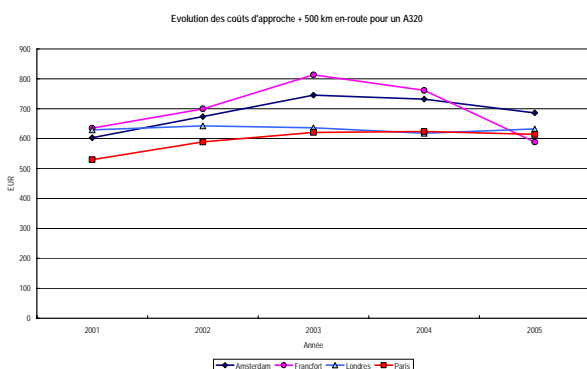


⁷ D'après DGAC.

sur les années 2001, 2002, 2003 et 2004, complété pour 2005 dans le cadre de cette note.

La méthodologie a consisté à évaluer la redevance de navigation aérienne acquittée pour un avion effectuant un segment en-route de 500 Km et une approche sur ces aéroports.⁸

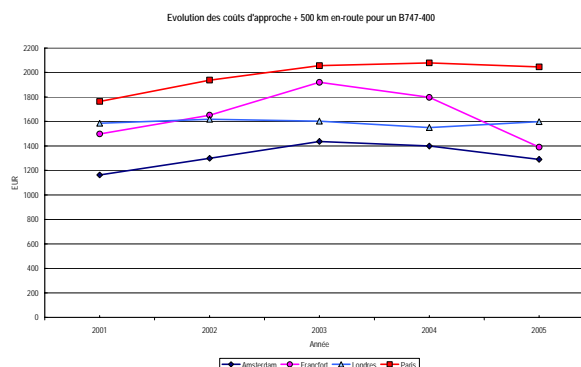
Sur cette base, après une forte augmentation de 2001 à 2003 pour Francfort et Amsterdam (supérieure à celle de Paris), la période 2003-2005 est caractérisée a contrario par une baisse significative. Pour Londres, au contraire, les tarifs sont stables sur les 5 années, alors que pour Paris, à l'augmentation de 2001 à 2003 ont succédé une stabilité pour 2004 et une baisse pour 2005, toutefois nettement inférieure à celle de Francfort et Amsterdam.



Pour les petits et moyens porteurs, si les redevances de navigation étaient moins élevées à Paris qu'à Francfort, Amsterdam et Londres, tout avantage a disparu en 2005 : Paris, Amsterdam et Francfort se situent désormais dans des niveaux comparables.

Pour les gros porteurs, Paris est désormais significativement plus cher, Francfort ayant rejoint Londres et Amsterdam à un niveau près de 25% inférieur.

Sources : Données 2001 à 2004 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual



Le Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français a également constaté que les **coûts des services météorologiques français représentent une part élevée des coûts de navigation aérienne**. Un rapport de la PRC (Performance Review Commission) d'Eurocontrol montre que le ratio français s'élève à 7% alors qu'il n'atteint que 6% en moyenne pour une trentaine d'Etats européens. Ce surcoût de 1% est considérable quand on le rapporte à l'assiette de navigation aérienne (10M€ par an à comparer à une enveloppe annuelle de 70 M€ pour les coûts météorologiques).⁹

2 Les coûts de touchées aéroportuaires

2.1 Les redevances aéroportuaires – réglementées, pour le compte du gestionnaire de l'aéroport

L'utilisation des plates-formes aéroportuaires par les aéronefs et les passagers donne lieu à la perception de redevances aéroportuaires qui doivent être, conformément aux recommandations de

⁸ Source : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

⁹ Source : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

Date : 21/06/05

- Cahier 5 - Les charges aéronautiques

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), adaptées aux services rendus et de caractère non discriminatoire.

Les règles applicables pour déterminer l'assiette des redevances et leur exigibilité ainsi que pour recouvrer les factures sont extraites de nombreux textes législatifs ou réglementaires (Code de l'Aviation Civile, arrêtés et décrets d'application, circulaires, etc.)¹⁰.

Les redevances aéroportuaires réglementées sont :

- La redevance d'atterrissage ;
- La redevance de balisage ;
- La redevance passagers ;
- La redevance de stationnement ;
- La redevance sur vente de carburant avion.

Ces « redevance sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent »¹¹. Elles sont soumises à la TVA, sauf pour les compagnies dont le trafic international représente plus de 80% de leur exploitation¹².

2.1.1 La redevance d'atterrissage

La redevance d'atterrissage est facturée pour chaque atterrissage aux compagnies aériennes, ainsi qu'aux usagers non commerciaux. Elle rémunère les services rendus par l'exploitant de l'aéroport à l'occasion de l'atterrissage et du décollage des avions (mise à disposition et entretien des pistes et des voies de circulation). Elle prend en compte la masse maximale au décollage (MMD) qui est liée à la capacité de l'avion, parfois la nature du vol (communautaire ou extracommunautaire) et le groupe acoustique de l'avion.

En règle générale, les taux de cette redevance sont une fonction affinée de la MMD, avec un taux fixe pour les avions les plus légers. Une modulation est par ailleurs pratiquée sur les principaux aéroports en fonction de la qualité acoustique de l'avion. Elle varie de + 30 % à - 15 % et s'effectue à recettes constantes pour l'aéroport. Cette modulation varie en fonction de l'heure d'atterrissage et de la plate-forme où a lieu cet atterrissage¹³.

2.1.2 La redevance de balisage

La redevance de balisage est due par les transporteurs aériens et usagers non commerciaux pour tout atterrissage ou décollage nécessitant l'allumage du balisage lumineux de la piste, de nuit ou par mauvaise visibilité, soit à la demande du commandant de bord, soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable du fonctionnement du balisage. Les taux, forfaitaires, sont parfois différents selon la provenance ou la destination du vol (communautaire ou non)¹⁴.

¹⁰ Source : ADP.

¹¹ Article R224-4 du Code de l'Aviation Civile.

¹² Article 262-2 du Code Général des Impôts.

¹³ Sources : <http://www.senat.fr/rap/a04-054/a04-0546.html> , ADP

¹⁴ Source : <http://www.senat.fr/rap/a04-054/a04-0546.html>

2.1.3 La redevance passager

La redevance passagers est due par les compagnies aériennes pour tout passager embarquant. Elle rémunère les services rendus par l'exploitant d'aéroport pour l'usage des aérogares passagers. Les taux diffèrent généralement selon la destination du vol (trafic intérieur, trafic communautaire, autres destinations). Ils peuvent également être différents pour les passagers en correspondance. Depuis 1997, les compagnies aériennes distinguent, sur chacun de leurs billets, le montant de cette redevance, ce qui leur permet de faire supporter plus directement ses évolutions par les passagers. Des taux particuliers pour les passagers en correspondance¹⁵ ont été introduits en 2003 par ADP notamment, sous la forme d'un abattement spécifique (10 % en 2003, 20 % en 2004, 25% en 2005), ce qui permet de ne pas pénaliser les opérateurs qui utilisent la plateforme comme un « hub »¹⁶.

2.1.4 La redevance de stationnement

La redevance de stationnement est due par les compagnies aériennes et usagers non commerciaux pour l'usage des aires de stationnement avions. Elle est proportionnelle à la MMD et à la durée de stationnement, avec en général une période de franchise. Elle peut éventuellement prendre en compte la provenance du vol (communautaire ou non), la période de stationnement ou encore la nature du poste de stationnement.¹⁷

2.1.5 La redevance carburant

La redevance carburant est destinée à couvrir les coûts de la mise à disposition des installations de distribution de carburant d'aviation. Elle est calculée sur la base des quantités de carburant distribuées aux avions par les compagnies pétrolières. La base de facturation est l'hectolitre distribué.

2.2 Les taxes aéronautiques

2.2.1 La Taxe de l'Aviation Civile (TAC)

La Taxe de l'Aviation Civile a été créée à compter du 1er janvier 1999 en remplacement des "Taxe de Sécurité et de Sûreté" et "Taxe de Péréquation des Transports Aériens".

A compter du 1er janvier 2005, le produit de la taxe est réparti entre le Budget Annexe de l'Aviation Civile et le Budget Général de l'Etat selon des quotités déterminées par la loi de finances.

¹⁵ Définition des passagers en correspondance : Sont considérés en correspondance à Paris, au sens de la tarification, les passagers qui embarquent sur un vol au départ et qui sont arrivés par un autre vol (hors correspondance train/avion ou bus/avion). La durée de la correspondance (Heure de départ - Heure d'arrivée) ne doit pas être supérieure à 12 heures. (Source : ADP)

¹⁶ Source : d'après <http://www.senat.fr/rap/a04-054/a04-0546.html>.

¹⁷ Source : <http://www.senat.fr/rap/a04-054/a04-0546.html>.

Date : 21/06/05

- Cahier 5 - Les charges aéronautiques

La part de la taxe affectée au Budget Annexe de l'Aviation Civile contribue au financement de toutes les missions de la direction générale de l'aviation civile qui ne sont pas financées au travers des redevances pour services rendus.

La part du produit affectée au Budget Général de l'Etat finance les subventions en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire ; elle finance également, en fonctionnement et en investissement, les dépenses directes pour les missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA), à la sûreté, à la lutte contre la péril aviaire et aux contrôles environnementaux. En outre, elle contribue, par des subventions versées aux gestionnaires d'aérodromes, aux dépenses visées ci-dessus, dans le cas où le produit de la taxe d'aéroport ne suffirait pas à couvrir les besoins.¹⁸

La taxe de l'aviation civile est assise sur le nombre de passagers¹⁹ et le tonnage de fret²⁰ et de courrier²¹ embarqués au départ de la France. Elle n'est pas applicable au départ des territoires d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie, Polynésie Française, Wallis et Futuna), et des collectivités territoriales (Saint-Pierre et Miquelon, et Mayotte). La taxe de l'aviation civile est exigible lors de l'embarquement du passager, du fret et du courrier. Elle s'applique aux vols commerciaux réguliers ou non réguliers (avions taxis, charters) effectués à titre onéreux y compris les vols à la demande²². **Elle est perçue de manière identique pour les passagers sans correspondance et les passagers en correspondance, qui s'en acquittent pour chacun des tronçons de vol.**

¹⁸ Source : DGAC

¹⁹ La taxe ne s'applique pas aux :

- Personnels dont la présence à bord est directement liée au vol considéré : membres de l'équipage assurant le vol, agents de sûreté ou de police, accompagnateurs de fret.
- Enfants de moins de deux ans.
- Passagers en transit direct, le fret et le courrier effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par le même aéronef avec un numéro de vol au départ identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés.
- Passagers, fret ou courrier reprenant leur vol après un atterrissage forcé en raison d'incidents techniques, de conditions atmosphériques défavorables ou tout autre cas de force majeure.

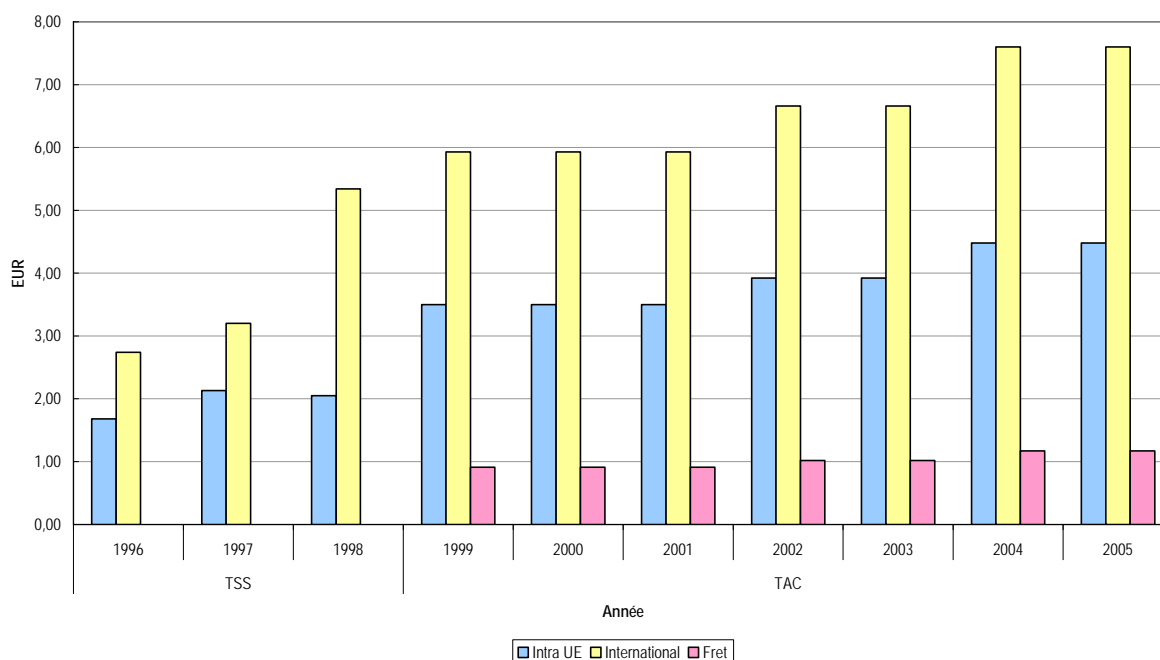
En revanche, les personnes, autres que celles visées ci-dessus, voyageant à prix réduit ou bénéficiant d'une gratuité accordée par le transporteur aérien, entrent dans le champ d'application de la taxe.

²⁰ Fret : " Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef " ; les emballages doivent être considérés comme faisant partie intégrante de la masse de fret de même que les conteneurs et les outillages de transport, dans la mesure où ils sont spécialement conçus pour le transport de la marchandise. (OACI)

²¹ Courrier : " correspondances et autres objets confiés par des administrations postales et destinés à être remis à des administrations postales "

²² A l'exception des évacuations sanitaires d'urgence, des vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aérodromes, des vols effectués par une personne physique ou morale pour son propre compte.

Evolution de la Taxe de l'Aviation Civile (anciennement TSS)



Sources : Données 2001 à 2004 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

En 10 ans, le montant de cette taxe a été multiplié par 2,7 pour les liaisons au sein de l'Union Européenne et par 2,9 pour les liaisons internationales. Cette taxe s'applique également au fret depuis 1999.

2.2.2 La Taxe d'Aéroport (TAP)

La Taxe d'Aéroport est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aéroports dont la liste est fixée par arrêté pris par le Ministre chargé du Budget et le Ministre chargé de l'Aviation Civile²³. Le produit de la Taxe d'Aéroport est affecté sur chaque aéroport au financement des services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. Le tarif de la Taxe d'Aéroport est fonction du besoin de financement sur chaque aéroport, tel qu'il résulte notamment des prestations assurées en application de la réglementation en vigueur, de l'évolution prévisible des coûts et des autres recettes de l'exploitant²⁴. La Taxe d'Aéroport est due par les entreprises de transport aérien public, indépendamment de leur nationalité ou de leur forme juridique. Sont imposables : les opérations d'embarquement de voyageurs, de fret et de courrier

²³ Les aéroports sont répartis en trois classes en fonction du nombre d'unités de trafic embarquées ou débarquées au cours de la dernière année civile connue sur l'aéroport :

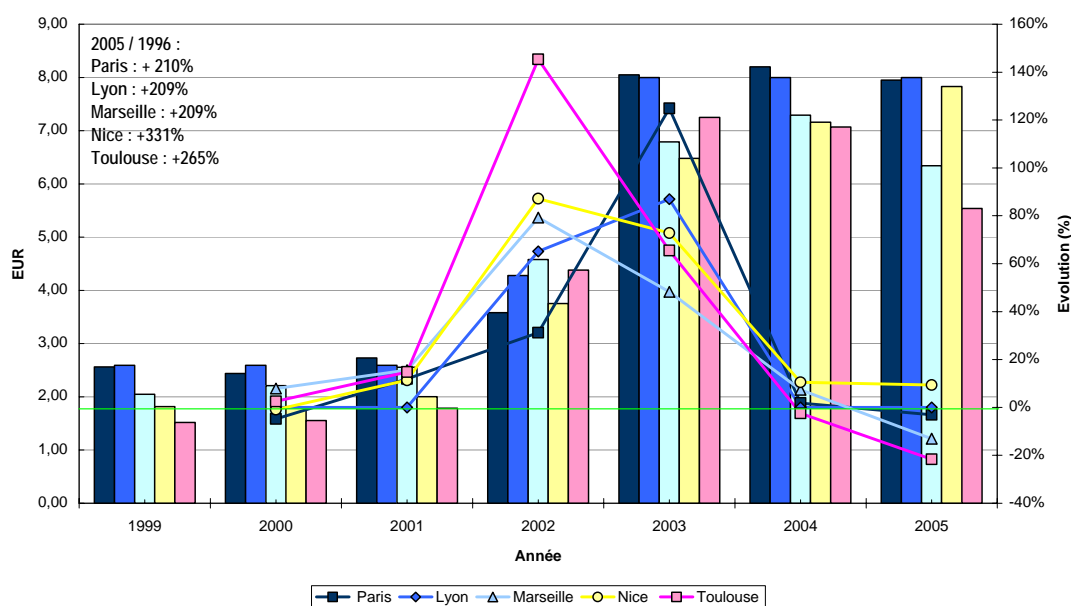
- La classe 1 concerne les aéroports ou les systèmes aéroportuaires dont le nombre d'unités de trafic est supérieur à 10 000 000.
- La classe 2 concerne les aéroports ou les systèmes aéroportuaires dont le nombre d'unités de trafic est compris entre 4 000 001 et 10 000 000.
- La classe 3 concerne les aéroports dont le nombre d'unités de trafic est compris entre 5 001 et 4 000 000.

²⁴ Source : DGAC

sur des vols commerciaux réguliers ou non réguliers²⁵. L'exigibilité intervient lors de l'embarquement des passagers, du fret et du courrier.

- Passagers²⁶ : La Taxe d'Aéroport est assise sur le nombre de passagers embarqués par l'entreprise sur chacun des aérodromes concernés. La Taxe d'Aéroport est due quelles que soient les destinations, et quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur, qu'il y ait ou non émission de billet. Les personnes voyageant à prix réduit ou bénéficiant d'une gratuité accordée par le transporteur sont considérées comme des passagers. **Elle est perçue de manière identique pour les passagers sans correspondance et les passagers en correspondance, qui s'en acquittent pour chacun des tronçons de vol.**
- Fret et courrier²⁷ : La Taxe d'Aéroport est également assise sur la masse de fret et de courrier embarqués par l'entreprise sur chacun des aérodromes concernés par la taxe.

Evolution des taux unitaires de la taxe d'aéroport sur les principaux aéroports



Sources : Données 2001 à 2004 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

La période 2001-2003 a vu une forte augmentation de la taxe d'aéroport, qui finance en particulier les mesures de sûreté. En 2005, une baisse de la taxe d'aéroport semble s'amorcer (sauf à Nice). Elle demeure toutefois d'une ampleur limitée par rapport à une taxe qui a plus que doublé en 10 ans, pesant significativement sur les coûts supportés par les compagnies aériennes.

²⁵ A l'exception des évacuations sanitaires d'urgence, des vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aérodromes, des vols effectués par une personne physique ou morale pour son propre compte.

²⁶ Cf. note 19.

²⁷ Cf. notes 20 et 21.

2.2.3 La Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA)

La TGAP est due par tout exploitant d'aéronef pour des mouvements concernant les aéronefs de masse maximale supérieure ou égale à 2 tonnes et opérés à partir d'aérodromes recevant du trafic public pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, est supérieur à 20 000. Elle est assise sur le logarithme décimal de la masse maximale au décollage des aéronefs, exprimée en tonnes. Des coefficients de modulation prennent en compte l'heure de décollage et les caractéristiques acoustiques de l'appareil.

Son produit finance l'insonorisation des habitations exposées au bruit situées dans le voisinage des aéroports.²⁸

Créée par la loi de finances rectificative pour 2003, la TNSA remplace à compter du 1er janvier 2005 le volet bruit de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Le produit de la TNSA n'était jusqu'à présent affecté qu'au financement des aides versées aux riverains des aéroports pour lutter contre le bruit. Dorénavant, les recettes collectées pourront également contribuer, dans la limite de la moitié du produit annuel de la taxe, au remboursement des annuités d'emprunts contractés par les collectivités territoriales pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores. Ces travaux devront néanmoins avoir été prévus dans le cadre d'une convention conclue avec l'exploitant de l'aéroport.

$$\text{TGAP} = \log (\text{masse maximale au décollage}) \times \text{quotité} \times \text{modulation horaire}$$

Evolution de la Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) puis de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes

Groupe acoustique 5 (B747-400, A320, CRJ)

Quotité x Modulation horaire (EUR)	Paris		Toulouse		Bordeaux, Nantes*		Lyon		Marseille, Nice		Strasbourg	
	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h
modulation horaire												
1999	10,37	20,74	3,81	7,62	3,81	7,62	0,76	1,52				
2000	10,37	20,74	3,81	7,62	3,81	7,62	0,76	1,52				
2001	10,37	20,74	3,81	7,62	3,81	7,62	0,76	1,52			3,81	7,62
2002	10,37	20,74	3,81	7,62	3,81	7,62	0,76	1,52			3,81	7,62
2003	10,37	20,74	3,81	7,62	3,81	7,62	0,76	1,52			3,81	7,62
2004	11,00	110,00	4,00	40,00	4,00	40,00	4,00	40,00			4,00	40,00
	1er Groupe				2ème groupe				3ème groupe			
2005	11,00	110,00	11,00	110,00	4,00	40,00	4,00	40,00	4,00	40,00	0,25	2,50

Groupe acoustique 3 (B737-300)

Quotité x Modulation horaire (EUR)	Paris		Toulouse		Bordeaux, Nantes*		Lyon		Marseille, Nice		Strasbourg	
	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h	6h - 22 h	22h - 6h
modulation horaire												
1999	41,48	82,96	15,24	30,48	15,24	30,48	3,04	6,08			15,24	30,48
2000	41,48	82,96	15,24	30,48	15,24	30,48	3,04	6,08			15,24	30,48
2001	41,48	82,96	15,24	30,48	15,24	30,48	3,04	6,08			15,24	30,48
2002*	62,22	124,44	22,86	45,72	22,86	45,72	4,56	9,12			22,86	45,72
2003	62,22	124,44	22,86	45,72	22,86	45,72	4,56	9,12			22,86	45,72
2004	44,00	440,00	16,00	160,00	16,00	160,00	16,00	160,00			16,00	160,00
	1er Groupe				2ème groupe				3ème groupe			
2005	44,00	440,00	44,00	440,00	16,00	160,00	16,00	160,00	16,00	160,00	1,00	10,00

à compter du 1er août 2001

NB. La définition des groupes acoustiques a été modifiée par arrêté du 16.1.2004, ce qui peut conduire à faire passer un type d'appareil dans une catégorie acoustique plus pénalisante.

Source : DGAC

La TNSA introduit une nouvelle classification des aéroports concernés, en trois groupes, et élargit le nombre de ces derniers. Les taux unitaires sont modifiés significativement pour Toulouse (+275%) alors que Marseille et Nice entrent dans le périmètre de la taxe.

²⁸ Source : d'après le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

Le poids de cette taxe est ainsi estimé être passé de 10 millions d'euros en 2003 à 35 millions d'euros en 2004²⁹ (+250%).

2.3 Une comparaison européenne et bassin méditerranéen des charges aéronautiques

Le Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français a réalisé en 2004 deux analyses portant sur des données 2003: la première concerne les grands aéroports européens, la seconde les aéroports régionaux. La comparaison porte sur l'ensemble des redevances aéroportuaires réglementées et des taxes payées sur ces aéroports ; les montants en cause couvrent donc à la fois les sommes dues pour les services rendus par les aéroports (utilisation des infrastructures - pistes et aérogares -) et les prélèvements opérés pour assurer la sécurité et la sûreté des vols et la protection de l'environnement. En effet, les modes de financement de ces dernières missions n'étant pas comparables en Europe, il s'avère plus pertinent de les globaliser pour rendre mieux compte de l'attractivité respective des aéroports pour les compagnies aériennes.³⁰

Pour comparer les coûts supportés par les compagnies aériennes et leur passagers sur les aéroports européens, il a été calculé l'ensemble des redevances aéroportuaires réglementées et des taxes payées sur ces aéroports pour deux types de touchées (petit et moyen porteur). La réactualisation de l'étude du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français porte sur les tarifs 2003 et les tarifs 2005, de façon à apprécier l'évolution des coûts. Les 17 aéroports étudiés sont :

- France : Paris-Charles de Gaulle, Nice, Toulouse, Lille, Pau ;
- Pays-Bas : Amsterdam ;
- Italie : Milan-Linate, Gènes ;
- Espagne : Lanzarote, Gérone ;
- Allemagne : Hambourg, Cologne ;
- Royaume-Uni : Londres-Heathrow, Bournemouth, Glasgow ;
- Tunisie : Tunis ;
- Slovaquie : Bratislava.

2.3.1 Comparaison entre les grands aéroports européens : Aéroports dont le trafic est supérieur à 20 millions de passagers annuels

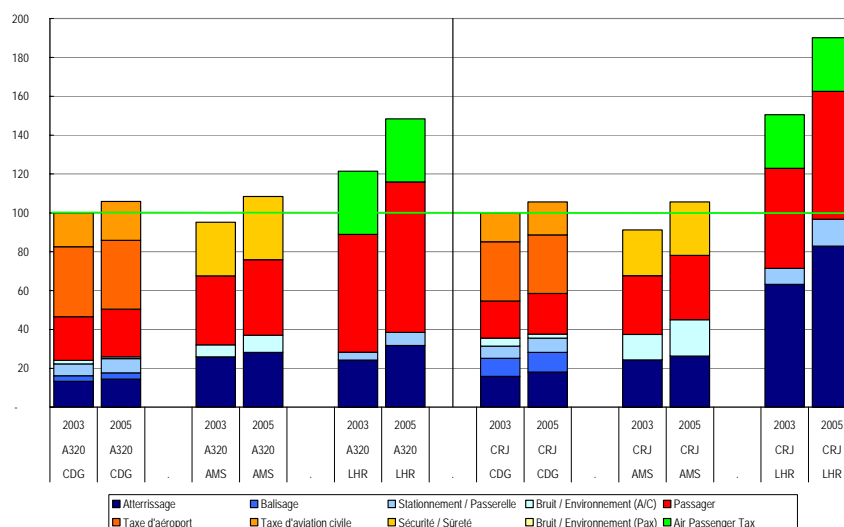
En 2003, le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français concluait que **l'avantage dont disposait Paris pour les petits et moyens porteurs s'estompait** : au global, en tenant compte de ces redevances et des taxes liées à la sécurité et à la sûreté, le coût d'une touchée à Paris – calculé avec des hypothèses de passagers en correspondance-, était devenu plus élevé qu'à Amsterdam pour tous les types d'appareils étudiés, du même niveau qu'à Francfort pour les moyens porteurs.³¹ En 2005, l'écart se réduit entre Paris et Amsterdam, mais **les efforts sur une tarification avantageuse doivent se poursuivre pour renforcer l'attractivité des plates-formes parisiennes.**

²⁹ Estimation FNAM

³⁰ Source : d'après le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

³¹ Source : d'après le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

Comparaison des charges aéronautiques entre Paris-Charles de Gaulle (CDG)/ Londres-Heathrow (LHR) / Amsterdam-Schipol (AMS) A320 – CRJ100 / Années 2003 et 2005



Sources : Données 2003 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

S'agissant des redevances aéroportuaires, l'analyse des taux pratiqués conduit aux conclusions suivantes :

- Aéroports de Paris demeure relativement bon marché pour les petits et moyens porteurs, notamment en ce qui concerne la redevance d'atterrissage.
- La redevance passagers au tarif européen se compare favorablement à Paris par rapport aux autres aéroports, mais les compagnies exploitant un « hub » à Amsterdam y sont favorisées par les taux d'abattement consentis aux passagers en correspondance, plus larges qu'à Paris (25% à Paris, 65% à Amsterdam en 2005).
- Le niveau des taxes liées à la sécurité, la sûreté, la défense de l'environnement et l'aménagement du territoire varie considérablement d'un aéroport à l'autre, en raison des modes de financement adoptés dans les principaux pays européens. On retiendra que le Royaume-Uni pratique une taxe très lourde, assise sur le passager, dont le produit est destiné au budget général pour financer l'aide aux régions défavorisées.³²

2.3.2 Comparaison des aéroports régionaux français avec les autres aéroports européens

En 2003, le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français concluait que *l'attractivité des aéroports régionaux français s'avérait relativement moyenne par rapport à d'autres plates-formes étrangères en raison de l'importance des taxes prélevées (en particulier la Taxe de l'Aviation Civile et la Taxe d'Aéroport)*. Il soulignait cependant *les limites de l'exercice : en effet, le périmètre des redevances n'est pas homogène d'un aéroport à l'autre*.³³

³² Source : d'après le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

³³ Source : d'après le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

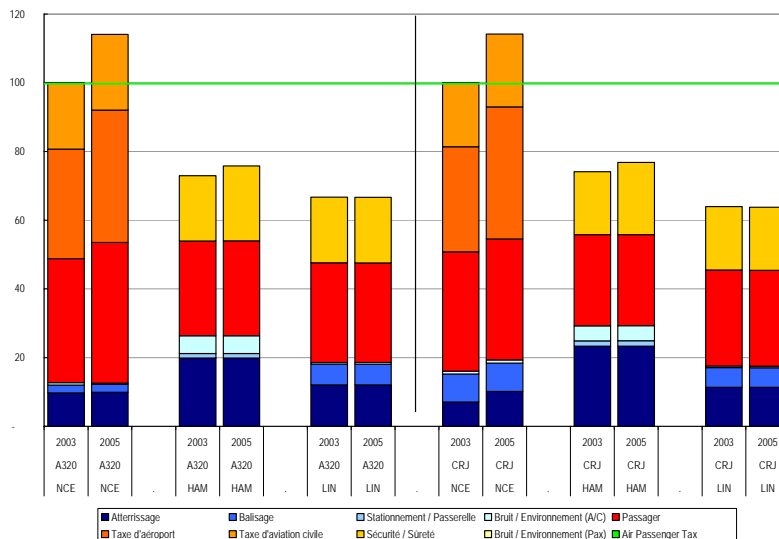
En 2005, si on les compare à leurs homologues traitant un volume de trafic comparable, les aéroports régionaux français continuent à présenter, comme en 2003, une bonne attractivité en ce qui concerne les redevances. Si on considère le coût global de la touchée, en ajoutant les taxes aux redevances, seuls les aéroports britanniques de l'échantillon, pénalisés par « l'Air Passenger Tax », et Cologne/Bonn sont plus onéreux.

Les aéroports espagnols, italiens et scandinaves continuent à présenter une plus grande attractivité, en 2003 comme en 2005. Le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français y voyait, entre autres, une explication possible *dans l'organisation de la gestion des aéroports dans ces pays, qui permet – au moins dans les cas espagnols et scandinaves – d'assurer une péréquation entre les recettes des aéroports.*

L'introduction de deux nouveaux points de comparaison par rapport à 2003, la Tunisie avec Tunis, et la Slovaquie avec Bratislava, fait également ressortir un avantage compétitif important sur ces plates-formes dans le cadre d'une concurrence élargie au bassin méditerranéen et aux nouveaux entrants dans l'Union Européenne.

2.3.2.1 Aéroports dont le trafic est voisin de 10 millions de passagers annuels

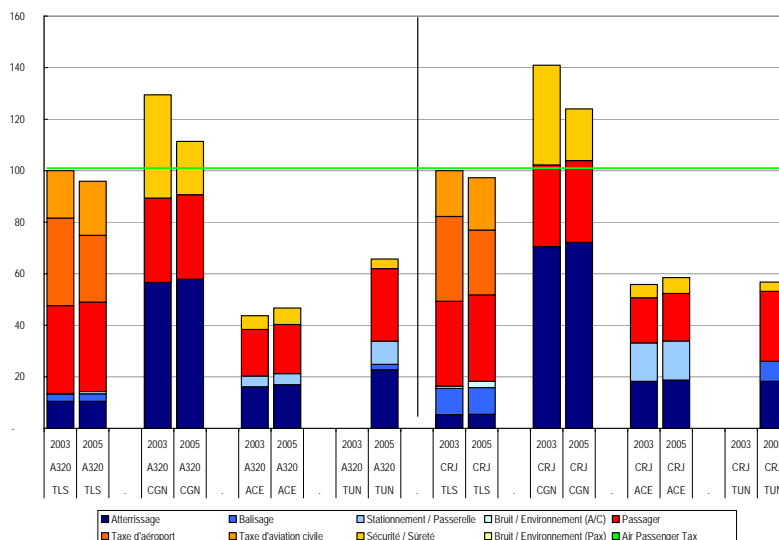
Comparaison des charges aéronautiques entre Nice (NCE)/ Hambourg (HAM) / Milan-Linate (LIN)
A320 – CRJ100 / Années 2003 et 2005



Sources : Données 2003 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

2.3.2.2 Aéroports dont le trafic est voisin de 5 millions de passagers annuels

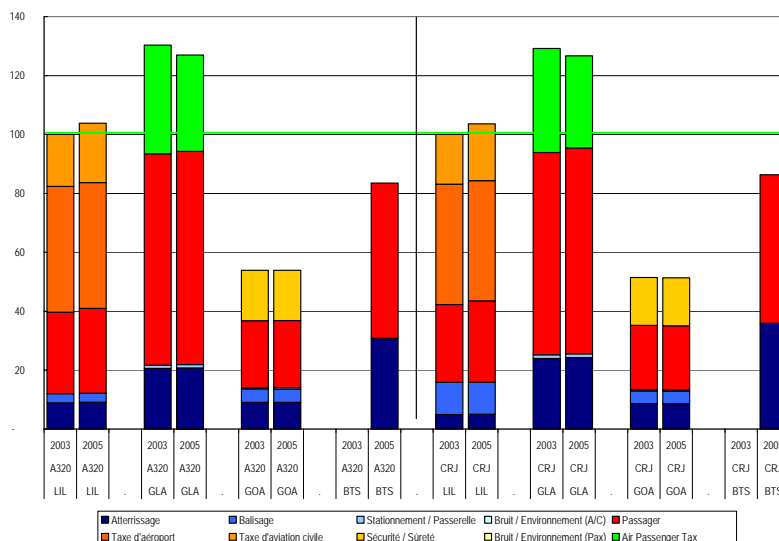
Comparaison des charges aéronautiques entre Toulouse (TLS)/ Cologne (CGN) / Lanzarote (ACE) / Tunis (TUN) A320 – CRJ100 / Années 2003 et 2005



Sources : Données 2003 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

2.3.2.3 Aéroports dont le trafic est voisin de 1 million de passagers annuels

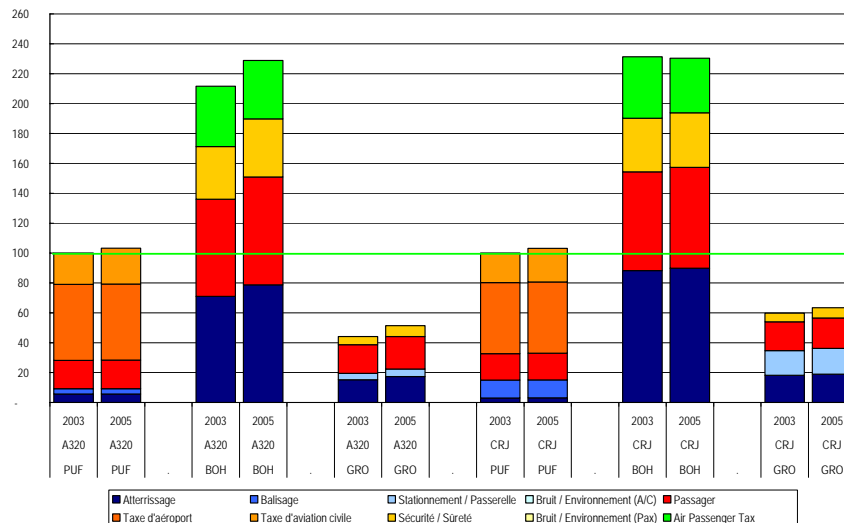
Comparaison des charges aéronautiques entre Lille (LIL)/ Glasgow (GLA) / Gênes (GOA) / Bratislava (BTS) A320 – CRJ100 / Années 2003 et 2005



Sources : Données 2003 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

2.3.2.4 Aéroports dont le trafic se situe entre 0,5 et 1 million de passagers annuels

Comparaison des charges aéronautiques entre Pau (PUF)/ Bournemouth (BOH) / Gérone (GOA) A320 – CRJ100 / Années 2003 et 2005



Sources : Données 2003 : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français
Données 2005 : IATA Airport & Air Navigation Charges Manual

2.4 Une quantification des charges aéronautiques françaises

2.4.1 Répartition de la contribution des taxes / redevances au BAAC

Le Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français a analysé les montants acquittés par les compagnies aériennes touchant la France de 1996 à 2003. La FNAM a mis à jour ces données pour 2004, en fonction d'éléments dont elle disposait, au travers notamment des dossiers de la Commission consultative du Budget annexe de l'Aviation Civile.

Dans l'acception ici retenue, les charges de nature aéronautique comprennent les redevances de navigation aérienne, les redevances aéroportuaires réglementées, la taxe d'aviation civile, la taxe d'aéroport et la TGAP. N'ont été inclus ni les redevances aéroportuaires non réglementées, ni les frais d'assistance en escale³⁴, deux types de charges dont les gestionnaires d'aéroports et les prestataires fixent librement les tarifs³⁵.

³⁴ Ces derniers ayant connu sur la même période une baisse significative consécutive à la libéralisation du secteur dans le cadre d'une directive communautaire.

³⁵ Source : d'après le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

- **Niveau global des charges de nature aéronautique**

De 1996 à 2004³⁶, le montant des charges de nature aéronautique acquittées par les compagnies aériennes en France a progressé de **88 % en € courants**, passant de 1 548 M€ à 2 916 M€, ce qui représente une progression moyenne de plus de **8% par an pendant 9 ans**. Sur la période récente (2003/2004), la progression des charges aéronautiques (9%) est encore supérieure à celle de la période précédente. Enfin, **quelque soit le poste considéré, la croissance des charges y est supérieure à celle du trafic**.

Evolution des charges d'infrastructure des transporteurs aériens en France

Sources : DGAC / F NAM

millions €	1996	2000	2001	2002	2003	2004**	% 2004/1996
Redevance Route	684,1	774,7	749,1	801,3	897,6	943,7	37,9%
RSTCA	163,2	187,1	187,4	187,4	202,5	218,2	33,7%
TSS	106,9						
TAC non affecté FIATA		220,16	223,1	207,6	220,4	230,4	
Total BAAC	954,2	1182,0	1159,6	1196,29	1320,5	1392,3	45,9%
FPTA	21,6	0,6	0	0	0	0	
FIATA		54,2	44,1	69,3	66,4	120,3	
Total BAAC + Comptes d'affectation spéciale	975,8	1236,8	1203,7	1265,6	1386,9	1512,6	55,0%
Taxe d'aéroport*	0	160,7	174,0	271,0	517,3	550	
TGAP/TNSA		7,1	10,26	12,5	10	35	
Redevances aéroportuaires réglementées	572,5	679,6	687,9	729,7	755,2	814,9	42,3%
Redevances + taxe d'aéroport + TGAP	572,5	847,4	872,16	1013,2	1282,5	1399,9	144,5%
Total "charges de nature aéronautique"	1548,3	2084,2	2075,9	2278,8	2669,4	2912,5	88,1%
Subvention Etat au BAAC	33,7	32	49,1	0	0	0,14	

* ces valeurs tiennent compte, de 2000 à 2003, du sous-recouvrement de la taxe d'aéroport lié aux difficultés de certaines compagnies aériennes. Le chiffre 2004 est un estimé F NAM.

** montants estimés par la F NAM

NB : le montant FIATA pour 2004 couvre les missions de l'ex FIATA + la continuité territoriale

- **Evolution comparée des charges de nature aéronautique, du trafic et de l'inflation**

Pour comparaison, sur la période 1996/2004, le trafic de et vers la France a progressé de 34 %. L'inflation s'est élevée, sur cette même période à 11%. **Les charges aéronautiques ont donc progressé à un rythme 2 fois supérieur à celui du trafic et de l'inflation cumulés.**

- **Poids de la taxe d'aéroport**

Le poste « taxe d'aéroport » estimé à 550 millions € pour 2004, représentant 19 % du total des charges de nature aéronautiques, en augmentation de 6 % par rapport à 2003, et de 216 % sur la période 2001-2004.

Le poste « taxe d'aéroport » et à sa très forte augmentation en fin de période explique près de la moitié de la hausse globale des charges de 1996 à 2003. La taxe d'aéroport apparaît, en taux unitaires, en sensible diminution depuis 2004. (cf. § 3.2.2).

³⁶ Estimations F NAM pour les chiffres de 2004

Date : 21/06/05

- Cahier 5 - Les charges aéronautiques

- **Poids des comptes d'affectation spéciale**

Le poste « Comptes d'affectation spéciale » pèse 120,3 millions € en 2004, représentant 4 % du total des charges de nature aéronautiques, en augmentation de 81 % par rapport à 2003, et de 172 % sur la période 2001-2004.

Sur la période récente (2004/2003), la progression des charges aéronautiques s'explique en partie par la progression du poste FIATA³⁷ : Les mesures de continuité territoriale avec l'outre-mer mises en place pour 2004 et inscrites au FIATA contribuent à la hausse globale des charges.

La Taxe de l'Aviation Civile finançait, depuis 1999, la part du Budget Annexe de l'Aviation Civile non couverte par les redevances de navigation aérienne, et le FIATA ; l'ensemble du produit de la Taxe de l'Aviation Civile étant réparti entre ces deux affectation suivant une clé de répartition (BAAC : 63,44% et FIATA : 36,56%)

Avec la disparition du FIATA en janvier 2005 et la prise en charge des missions qu'il finançait jusqu'en 2004 par le budget général de l'Etat, le BAAC se verrait affecter en 2005 65,58% du produit de la Taxe de l'Aviation Civile et le budget général, les 34,42% restants.

Selon ce mécanisme, plus de 30 millions d'euros sont transférés à des missions de budget général ne concernant pas l'aviation civile.

- **Poids de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes**

Le poste « Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes » estimé par la FNAM à 35 millions € en 2004, représentant 1,2 % du total des charges de nature aéronautiques, en augmentation à plus que triplé par rapport à 2003.

La modification des tarifs de la TGAP au début de l'année 2004, par aménagement de la modulation horaire et des quotités pour augmenter la pression sur les compagnies exploitant des avions bruyants, contribue significativement à la hausse globale des charges aéronautiques. (cf. § 3.2.3).

Quelle que soit la période étudiée, de 1996 à 2004 ou de 2003 à 2004, l'évolution des charges aéronautiques en France apparaît donc sérieusement affectée par la prise en charge, par le secteur du transport aérien du financement des missions de continuité territoriale, d'aménagement du territoire (FIATA, Budget général), de sûreté (Taxe d'aéroport) ou de protection de l'environnement (TNSA)³⁸.

- **Impact de la TVA sur les redevances aéroportuaires**

Les gestionnaires d'aéroports acquittent la TVA au taux normal sur les dépenses de sécurité et de sûreté (estimées à 500 M€ par an). Or celle-ci n'est pas récupérable parce que ces activités, financées par la taxe d'aéroport, sont considérées comme étant d'intérêt général et de ce fait placées hors du champ d'application de la TVA. L'instauration d'une déductibilité de la TVA sur

³⁷ La loi n° 94-1162 du 29 décembre 1994 portant loi de finances pour 1995, puis la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire avait instauré un fonds de péréquation des transports aériens (FPTA), dans le but de subventionner des entreprises de transport aérien en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. En application de l'article 75 de la loi de finances initiale pour 1999, le FIATA a succédé à ce fonds, en modifiant de manière importante son périmètre et ses modalités de fonctionnement, étendant notamment sa compétence aux dépenses de l'Etat pour les missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la lutte contre le péril aviaire, à la sûreté et aux contrôles environnementaux. En outre, le fonds contribue, par des subventions versées aux gestionnaires d'aéroports, aux dépenses ayant le même objet dans le cas où le produit de la taxe d'aéroport ne suffirait pas à couvrir les besoins correspondants. (Source : <http://www.senat.fr/rap/104-074-317/104-074-31718.html>)

³⁸ Source : d'après le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

Date : 21/06/05

ces dépenses permettrait cependant d'économiser près de 20% de ce montant (près de 100 M€) et aurait l'avantage de réduire d'autant le poids des charges transférées sur les compagnies et les passagers.³⁹

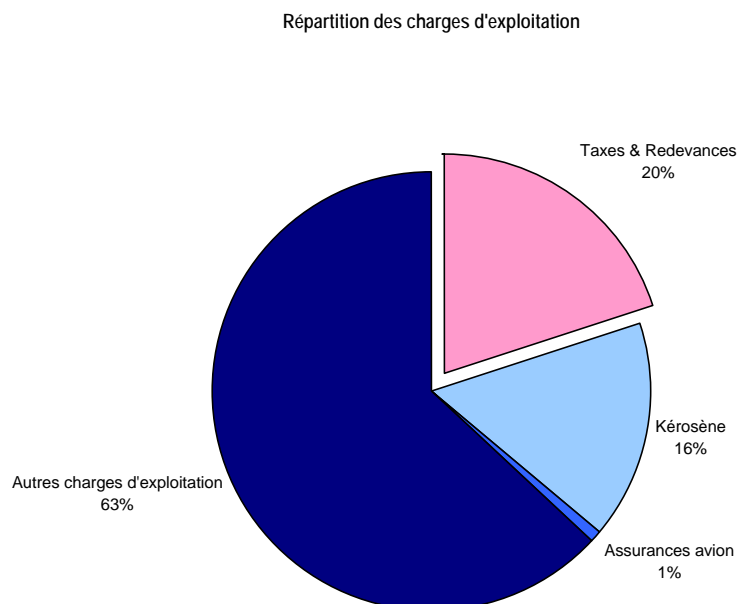
- **Répercussions des créances publiques accumulées**

Les créances publiques accumulées en raison des défaillances d'entreprises sont répercutées les années ultérieures sur les exploitants.

Dans le cadre de la loi de finances initiales 2005, pour la redevance de route, les impayés (environ 10,5 millions d'euros) se répercutent sur la diminution du taux unitaire, qui est moins importante que ce qu'elle ne pourrait être. En effet, les règles de calcul mises en place par Eurocontrol, ayant valeur réglementaire pour les Etats signataires de la convention de cette organisation, prévoient, en dernier ressort, le report des impayés dans l'assiette payante de la redevance de route.

Pour la redevance des services terminaux de la circulation aérienne, le solde des impayés serait de l'ordre de 21,7 millions d'euros en 2003, incorporable à l'assiette payante de la RSTCA, pour moitié en 2005 et pour moitié en 2006. Ces montants se répercutent sur la diminution du taux unitaire de la RSTCA. Contrairement à la redevance de route, le report de des impayés des compagnies défaillantes dans l'assiette des redevances payantes des compagnies survivantes ne s'impose pas réglementairement.

2.4.2 Poids des différentes redevances & taxes dans les coûts totaux



Source : Estimation sur la base de données opérateurs

³⁹ Source : d'après le Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

Le poste de charges « taxes et redevances » représente de 10 à 12% de l'ensemble des coûts d'exploitation d'une compagnie aérienne si l'on s'en tient aux seules redevances réglementées. Il atteint 18 à 20% des coûts d'exploitation si l'on inclut les redevances d'usage d'aéroport (non réglementées).

Les compagnies aériennes doivent réduire leurs coûts de production pour d'une part, continuer à stimuler la demande et, d'autre part, dégager des marges suffisantes pour leurs actifs d'exploitation.

Afin d'améliorer la compétitivité des compagnies aériennes, il est nécessaire d'agir sur l'ensemble des postes coûts, en particulier les charges aéronautiques, *qui relèvent du champ d'intervention de la puissance publique*⁴⁰, et qui pèse pour près de 1/5^e des coûts.

2.5 Rappel des propositions⁴¹ du Groupe de travail Compétitivité du Transport aérien français

- **Aménagement de la taxe d'aéroport**
 - Etudier la possibilité de taux inférieurs de la taxe d'aéroport pour les passagers en correspondance ou pour les passagers communautaires
 - Elargir l'assiette de la taxe d'aéroport aux vols non commerciaux
 - Modifier le dispositif de péréquation en l'élargissant aux TOM pour le financement des missions de sécurité et de sûreté

- **Aménagement des redevances aéroportuaires**
 - Généraliser aux plates-formes régionales de correspondance l'application d'une redevance passager inférieure pour les passagers en correspondance
 - Limiter les charges liées au transport de passagers entre aérogares et avions
 - Etudier la possibilité d'intégrer la redevance de balisage (forfaitaire) dans la redevance d'atterrissage, ce qui pourrait alléger le poids des redevances avion pour les petits porteurs
 - Promouvoir une tarification à Paris plus favorable pour les petits porteurs

- **Aménagement du régime de TVA et du financement des missions de l'Etat**
 - Etudier la possibilité de récupération par les exploitants d'aéroports de la TVA sur leurs dépenses de sécurité et de sûreté
 - Etudier la possibilité de supprimer la TVA (5,5%) applicable sur les taxes d'aviation civile et d'aéroport pour les vols domestiques
 - Etudier la possibilité de l'application d'un taux réduit de TVA aux redevances aéroportuaire
 - Financer les missions régaliennes de l'Etat par d'autres ressources qu'une taxe prélevée sur le transport aérien

⁴⁰ Source : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français - 2004

⁴¹ Celles-ci sont présentées ci-dessous dans leur intégralité pour refléter la richesse des débats et bien qu'elles ne recueillent pas l'assentiment de tous les participants.

Date : 21/06/05

- Cahier 5 - Les charges aéronautiques

- **Optimiser les moyens et les ressources**
 - Rechercher des réductions de coûts dans les dépenses de sûreté, par l'optimisation des moyens
 - Etudier la possibilité d'une réduction des coûts entrant dans l'assiette de la RSTCA en sortant de son périmètre les plus petits aérodromes
 - Rechercher une diminution des coûts facturés par Météo-France à la Navigation Aérienne pour le service météorologique
 - S'assurer que les produits de la TNSA compensent uniquement les dommages environnementaux induits par le transport aérien
 - Promouvoir une régulation économique des aéroports par l'Etat

- **Réintégrer les missions d'intérêt général dans le budget général de l'Etat, se traduisant par une diminution effective pour le secteur de la charge de leur financement**
 - Financement des mesures de sûreté
 - Financement des dessertes de service public – aménagement du territoire et outre-mer

3 Annexes

3.1 Comparaison des touchées aéroportuaires en France et dans les pays européens voisins

3.1.1 Hypothèses

Le premier type de touchée est celui d'un CRJ-100, de 23 T de MTOW avec un coefficient de remplissage de 55 %, soit 28 passagers.

Le deuxième type est celui d'un A320, de 70 T de MTOW avec un coefficient de remplissage de 70%, soit 104 passagers.

Il a été également tenu compte d'un pourcentage de passagers en correspondance, de 50%, qui correspond à peu de choses près au trafic en correspondance à FRA et AMS, et à celui d'AF à CDG. En effet un grand nombre d'aéroports, dont ceux d'Amsterdam, de Francfort et maintenant ADP ont introduit des redevances passager réduites pour ce type de trafic, Amsterdam ayant même une taxe de sécurité réduite de 85% pour les pax en correspondance par rapport aux passagers locaux.

Au niveau du stationnement, il a été retenu un temps de 1h pour les court- et moyen-courriers.

Il a également considéré que l'embarquement et le débarquement des passagers, s'effectuaient systématiquement à l'aide de passerelles.

Enfin, une distinction importante entre ces touchées a été de considérer que le 747 opère en régime international, alors que le l'A320 et le CRJ opèrent en régime intra-européen. Il existe en effet sur certains aéroports des différences de tarif entre le régime intra-européen et le régime international (cas de la redevance passager à Paris et Francfort, de la taxe d'aviation civile en France ou de l'Air Passenger Tax au Royaume Uni).⁴²

3.1.2 Méthodologie

Les coûts en dehors des taxes gouvernementales (il s'agit ici des taxes instituées par les Etats, et qui n'ont pas de rapport avec des services rendus à l'Aviation civile), sont répartis en deux catégories : avion et passager :

- Les coûts avion intègrent les redevances et taxes assimilées liées à l'avion : atterrissage, balisage, parking, passerelle, environnement.
- Les coûts passager intègrent les redevances et taxes assimilées fixées par passager : redevance passager, taxe d'aéroport, taxe d'aviation civile, redevance ou taxe sécurité sur les autres aéroports.

Ont également été incluses les taxes gouvernementales, quand elles sont collectées par les compagnies. C'est le cas de l'Air Passenger Tax en Angleterre, qui augmente les coûts à Heathrow en particulier sur les trajets intercontinentaux de 40 Livres par passager. Cette taxe alimente le budget général anglais et n'a aucun lien de quelque nature que ce soit avec un service rendu à l'aviation civile. Il est à noter que les passagers en correspondance sont exemptés de cette taxe.⁴³

⁴² Source : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français – 2004.

⁴³ Source : Rapport du Groupe de Travail Compétitivité du Transport aérien français – 2004.