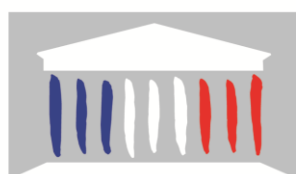


RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

Présidé par M. Bruno LE ROUX

Député de Seine-Saint-Denis

Président du groupe SRC



**ASSEMBLÉE
NATIONALE**

Table des matières

Introduction	1
Première partie : Diagnostic	2
I. L'image du transport aérien ne reflète pas l'importance de sa contribution à l'économie française	2
1.1 Un poids important supérieur à 2% du PIB de la France	2
1.2 Le pavillon français, indispensable à l'excellence et au dynamisme de la France	2
II. Le pavillon français profite trop peu de la croissance du trafic aérien	3
2.1 Le trafic de passagers croît, mais la part du pavillon français se rétracte particulièrement depuis 2008.	3
2.2 Le trafic aéroportuaire de fret baisse depuis quelques années.	7
III. Des acteurs de taille inégale, une chaîne de valeur déséquilibrée	8
3.1 Des transporteurs aériens malmenés, en cours de restructuration	8
3.2 Un réseau très dense, des bénéfices inégalement répartis	10
IV. Les enjeux de compétitivité	12
4.1 Le secteur perd des emplois	12
4.2 Des charges toujours plus lourdes et des recettes en baisse	13
4.3 Des coûts de touchée élevés, particulièrement pour le trafic en correspondance	14
4.4 Des concurrents mondiaux fortement soutenus par leur Etat d'origine	17
Deuxième partie : les pistes identifiées par les membres du groupe	18
I. Simplification de la réglementation	19
II. Taxes	19
2.1 Taxe de l'aviation civile (TAC) : exonérer le trafic de correspondance et affecter la totalité du produit au BACEA	20
2.2 Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) : contenir son évolution	20
2.3 Taxe de solidarité (TS) : le transport aérien français ne doit pas être le seul contributeur	21
2.4 Taxe d'aéroport (TAP) : la réformer en réduisant les coûts qu'elle doit couvrir	21
2.5 Taxe sur la valeur ajoutée pour le transport domestique : baisser son taux	24
III. Redevances	24
3.1 Redevances aéroportuaires : limiter leur évolution notamment en revenant à la caisse unique pour ADP	24
3.2 Autres redevances aéronautiques : diminuer la charge de la RSTCA sans nuire au financement de la navigation aérienne	26
IV. Questions sociales	27
4.1 Baisser le niveau des charges sociales	28
4.2 Lutter contre les comportements illégaux	29
V. Sûreté : simplifier sa gouvernance et contenir ses coûts	30
VI. Environnement : vers un système mondial pour les émissions de gaz à effet de serre	31
VII. Concurrence et droits de trafic : lier l'ouverture des marchés à la loyauté de la concurrence	32
VIII. Concurrence et aides d'Etat	32
IX. Concurrence et droits des passagers : éviter que le nouveau règlement ne conduise à des charges excessives	33
Troisième partie :	35
agir vite tant qu'il en est encore temps	35
I. Un objectif permanent et prioritaire, stabiliser et simplifier les réglementations	35

II. Des mesures urgentes de court terme-----	36
1. Affecter au budget annexe « contrôle et exploitation aériens » (BACEA) la totalité des recettes de la taxe de l'aviation civile (TAC)-----	36
2. Exonérer les transporteurs de la TAC au titre des passagers en correspondance-----	36
3. Contenir la hausse de la taxe d'aéroport (TAP) avec la prise en charge exceptionnelle par l'Etat d'investissements de sûreté-----	37
4. Modérer l'évolution des redevances aéroportuaires-----	37
5. Limiter les droits de trafic pour les transporteurs ne respectant pas une concurrence équitable-----	38
6. Assurer une vigilance maximale sur le respect des normes sociales et fiscales françaises par les transporteurs étrangers-----	38
III. Des mesures tout aussi importantes à décider très rapidement pour le moyen terme ----	39
1. Sortir le transport aérien de l'assiette de la taxe de solidarité-----	39
2. Dégager les bonnes pratiques nécessaires à une plus forte maîtrise des dépenses de sûreté-----	39
3. Elargir l'assiette de la TAP à l'ensemble de la communauté aéroportuaire-----	40
4. Atténuer l'impact des charges sociales dans le secteur du transport aérien-----	40
5. Interdire l'emploi des faux indépendants-----	40
6. Passer sous redevance une partie des dépenses financées par la TAP-----	41
IV. Assurer un indispensable suivi des mesures à prendre -----	41
Annexes-----	42
• Lettre de mission-----	42
• Liste des participants au groupe de travail-----	42

Introduction

De multiples rapports ont souligné les dangers qui pèsent sur le transport aérien européen, notamment français. Ainsi, le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement (CGEDD) remis en novembre 2012 au ministre des transports a traité de l'ajustement nécessaire des charges des compagnies aériennes, le rapport du Commissariat général à la stratégie à la prospective (CGSP) remis au premier ministre en juillet 2013 avec son titre choc « Les compagnies aériennes sont-elles mortelles » a choisi d'alerter ainsi les pouvoirs publics sur les faiblesses du pavillon français.

M. Frédéric Cuvillier dans sa communication au Conseil des Ministres de février 2013 a manifesté fortement l'intention du gouvernement de soutenir une activité dynamique confrontée à un déficit de compétitivité qui hypothèque l'avenir des acteurs français. Des mesures ont été prises pour réduire le poids des prélèvements faits sur le transport aérien en matière de fiscalité affectée. Mais la situation est aujourd'hui plus préoccupante, en termes de part de marché, de concurrence, de santé financière qu'elle ne l'a jamais été.

Le cadre réglementaire européen libéralisé autorise l'émergence de nouveaux acteurs très efficaces, jouant des avantages offerts par le manque d'harmonisation des politiques fiscales et sociales à l'intérieur de l'Europe. Mais le respect des conditions de concurrence n'interdit pas comme le font certains pays (Allemagne, Royaume Uni) l'application de mesures fiscales ciblées en faveur des trafics de correspondance. A l'extérieur de l'Europe, les règles de concurrence ne sont pas identiques et certains pays adoptent des politiques de soutien au transport aérien en pratiquant des investissements massifs et l'intégration verticale des activités d'exploitant d'aéroport, de compagnie aérienne, de services d'assistance en escale comme le font les pays du Golfe ou plus récemment la Turquie.

Il est donc apparu indispensable de dresser un constat le plus large possible de la situation du transport aérien et de le partager avec tous les partenaires.

Dégager les atouts et les priorités à développer pour les transporteurs aériens français au regard des enjeux pour la nation, en portant attention à ce qu'ils prennent une place raisonnable et durable dans la chaîne de valeur de ce secteur d'activités et enfin, élaborer des orientations stratégiques en conclusion de cet exercice, telle est la mission qui a été confiée par le ministre des Transports à M. Bruno LE ROUX ; celui-ci a constitué un groupe de travail réunissant les représentants de la profession, les organisations syndicales et les administrations concernées¹.

¹ Voir liste des participants en annexe

PREMIERE PARTIE : DIAGNOSTIC

I. L'image du transport aérien ne reflète pas l'importance de sa contribution à l'économie française

Considéré à tort comme une activité polluante² et réservée à quelques privilégiés, le transport aérien n'est pas pris en compte dans l'élaboration de la politique économique du pays à la hauteur de sa contribution.

1.1 Un poids important supérieur à 2% du PIB de la France

Le poids économique de l'aviation civile en France a été estimé³ en considérant le transport aérien – compagnies, aéroports, services de navigation aérienne – et la construction aéronautique.

Sur cette base, l'aviation génère près d'un million d'emplois (300 000 emplois directs et un peu plus du double pour les emplois indirects, induits ou les emplois dans le tourisme et le commerce générés par le transport) pour une activité économique de 75,2 milliards d'euros.

La contribution économique directe des compagnies aériennes au PIB de la France représente 12 milliards d'euros et l'emploi de 78 000 personnes, celle des aéroports et des services associés 8 milliards d'euros et 149 000 emplois. Après prise en compte de l'impact indirect et induit, ce sont respectivement 45 milliards d'euros et 576 000 emplois. Une contribution supplémentaire de l'aviation est chiffrée à 13,4 milliards d'euros et 208 000 emplois, correspondant aux activités touristiques rendues possibles.

Après prise en compte de la construction aéronautique, la contribution de l'aviation atteint 3,2% du PIB français.

Le transport aérien est un véritable multiplicateur d'emplois. S'agissant des plates-formes aéroportuaires notamment, il est estimé qu'une augmentation d'un million de passagers permet la création de 1 000 emplois directs et 4 000 emplois totaux.

1.2 Le pavillon français, indispensable à l'excellence et au dynamisme de la France

Le transport aérien reste encore, malgré la mondialisation de l'activité, le porte-drapeau d'une nation, le vecteur des liaisons entre Etats souverains et l'expression du savoir faire de ses ressortissants. Aucun Etat qui veut tenir une place de premier rang dans le concert mondial, ne peut voir disparaître ses compagnies aériennes sans tenter d'y remédier.

Les échanges commerciaux, économiques et culturels d'un Etat supposent un transport aérien performant ; de même, le développement d'une plate-forme de correspondance – d'un « hub » - s'avère déterminant pour offrir aux résidents le meilleur accès à une large palette de destinations, desservies fréquemment et à des tarifs avantageux. L'avenir du pavillon français et celui des aéroports français étant liés puisque le premier est le principal contributeur au chiffre d'affaires des autres, c'est à un développement conjoint et équilibré qu'il faut œuvrer.

² Le transport aérien ne représente qu'environ 2 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

³ Oxford Economics - Economic benefits from air transport in France - 2011

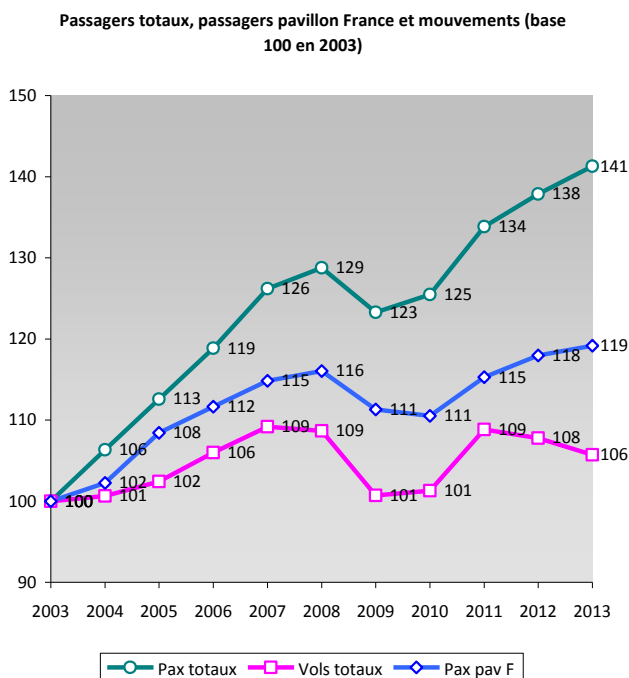
Pour maintenir et accroître la connectivité⁴ de la France en tant que nœud du système de transport aérien mondial, le maintien d'un pavillon national est donc indispensable. Se reposer sur des transporteurs étrangers pour relier la France au monde entier serait source de vulnérabilité pour l'économie du pays – au-delà de la perte directe de chiffre d'affaires, le risque est réel de perdre des connexions directes indispensables – et plus particulièrement pour ses emplois – le nombre d'emplois créés est beaucoup plus élevé pour un avion basé que pour un avion de passage⁵.

II. Le pavillon français profite trop peu de la croissance du trafic aérien

2.1 Le trafic de passagers croît, mais la part du pavillon français se rétracte particulièrement depuis 2008.

Le trafic aérien de passagers touchant la France a connu une croissance soutenue de 2003 à 2013 (+41%) malgré la crise de 2008 dont les effets ne se sont effacés qu'en 2011. La croissance est portée par les transporteurs étrangers, le trafic transporté par les transporteurs français n'ayant augmenté que de 19%, prolongeant la baisse de la part de marché du pavillon français déjà enregistrée depuis 1998 et qui s'est accentuée depuis 2008.

On notera par ailleurs que la progression du trafic s'est faite avec une grande économie de moyens puisque le nombre de mouvements n'a augmenté que de 6% seulement sur la période. Le recours à des modules plus importants et l'amélioration du coefficient de remplissage ont permis une rationalisation de l'exploitation et donc la baisse des coûts unitaires.

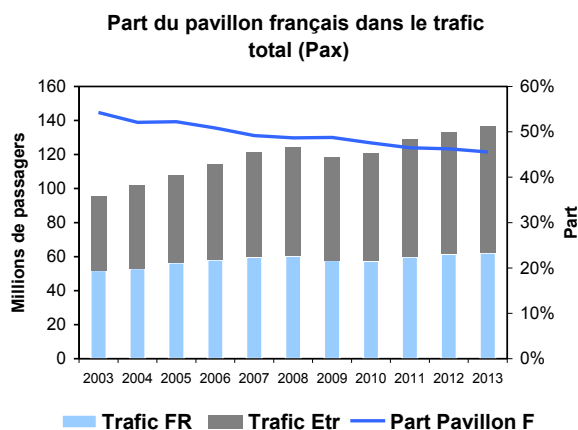


source DGAC

⁴ La connectivité d'un pays figure désormais au rang des indicateurs auxquels travaillent l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'Airports Council International (ACI) ou la Banque mondiale. Celui-ci traduit la qualité du réseau aérien d'un pays en se fondant sur les volumes de trafic et l'importance et la diversité des destinations desservies ou, pour la Banque mondiale, l'importance du pays en tant que nœud du système mondial de transport aérien, estimée à partir du coût du déplacement vers les autres pays.

⁵ Cf. paragraphe 4.1

En termes de passagers, la part du pavillon français⁶ est **passée de 54,3% en 2003 à 45,6% en 2013**.

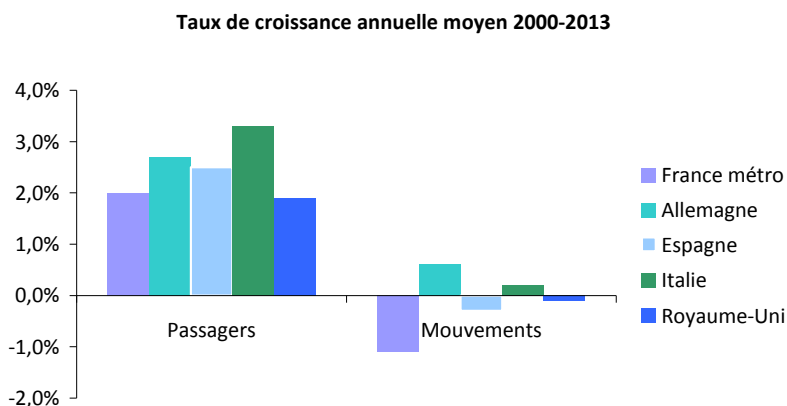


La perte la plus importante est constatée sur le trafic métropolitain (14 points en 10 ans, et 10 points entre 2008 et 2013).

La dégradation est également très forte sur le moyen courrier international avec une perte vers l'Union européenne (-5,2 points) et le Moyen Orient (-4,9 points).

Sur l'international long-courrier, on constate une légère progression de la part du pavillon français sur l'Amérique Nord (+0.6 point) et l'Asie (+3.9 points), une plus nette croissance sur l'Amérique du sud (+21 points), phénomène en partie conjoncturel (disparition de Varig) et l'Afrique hors Maghreb (+12.5 points).

Si la croissance du trafic est au rendez-vous en France, celle-ci est toutefois moins vive que dans les pays avoisinants comme l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie.



➤ Une concurrence toujours plus vive entre transporteurs

Sur les liaisons moyen-courriers européennes, **les transporteurs à bas coûts (TBC), presque exclusivement étrangers transportent désormais 17% du trafic domestique et 41% du trafic international**, contribuant à une part de marché de 25% sur l'activité de/vers la métropole. Transavia France, seule TBC française, connaît une sensible croissance mais ne représente encore qu'une faible part du trafic des TBC en France.

⁶ Calculée sur le nombre de passagers transportés et en fonction de la destination du vol

Les TBC n'ont pas seulement pris des parts de marché mais les ont également développées en ouvrant un grand nombre de nouvelles liaisons.

Part de marché des transporteurs à bas coûts dans le trafic touchant la métropole

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
TRAFIC TBC (000)						
Total	23 946	24 093	25 271	28 873	31 349	34 126
Intérieur Métropole TBC	1 532	2 274	2 642	2 882	3 756	4 235
International EEE*	20 341	19 319	19 991	23 026	24 860	26 606
International Hors EEE	2 073	2 500	2 638	2 965	2 734	3 285
Part des TBC dans le trafic total tous transporteurs						
Total Métropole	19%	20%	21%	22%	24%	25%
Intérieur Métropole	7%	10%	12%	12%	16%	17%
International EEE*	35%	35%	36%	38%	39%	41%
International Hors EEE	5%	7%	7%	7%	6%	8%

Source : DGAC

Une comparaison européenne, se fondant sur l'offre de sièges en 2013, sur le réseau domestique d'une part, le réseau international européen d'autre part, témoigne d'un taux de pénétration des TBC en France (15/41 respectivement pour le domestique et l'international) plus limité qu'il ne l'est en Norvège (35/48), en Italie (42/55), en Espagne (45/67) ou encore au Royaume-Uni (61/58), qui ne peut que faire envisager une poursuite de la croissance de la part de marché de ces compagnies dans notre pays.

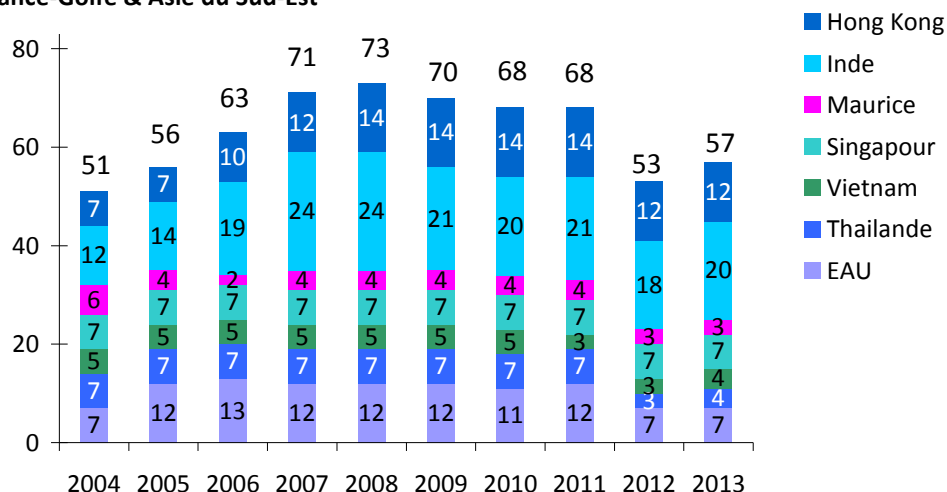
Part de l'offre assurée par les TBC en Europe

Pays	TBC	
	Domestique	International
Allemagne	38%	38%
Espagne	45%	67%
France	15%	41%
Italie	42%	55%
Norvège	35%	48%
Pays-Bas	-	33%
Royaume-Uni	61%	58%

De plus, alors que de nombreux transporteurs européens, tels que easyJet, Ryanair et Volotea, ont établi des bases en France, et que celles-ci ont d'ores et déjà acquis une ampleur très substantielle, force est de constater qu'aucun transporteur français n'a développé un début d'activité hors du marché français.

Sur les liaisons long-courriers, la concurrence la plus vive provient des transporteurs du Golfe qui acheminent, avec une correspondance, une part croissante des passagers dont la destination finale (ou l'origine) est l'Asie. Quatre-vingt pour cent des passagers embarqués en métropole par les transporteurs du Golfe se rendent dans un pays situé hors du Moyen-Orient, principalement en Asie ; ce chiffre illustre le fondement du modèle économique de ces compagnies, mais surtout la très forte menace qui pèse sur le transport aérien français.

**Fréquences hebdomadaires Air France
France-Golfe & Asie du Sud-Est**



Source : MRN AF-KLM mai 2013

Cette politique systématique de ponction du trafic des compagnies européennes et asiatiques et d'acheminement via le Golfe nuit au développement des flux France – Asie avec pour conséquence une baisse des trafics de passagers des vols des transporteurs de 3^e/4^e libertés⁷, baisse suivie le cas échéant d'un abattement de leur programme, puis de l'abandon de la desserte par certains acteurs. Ainsi, s'agissant d'Air France, le programme d'exploitation est passé de 73 à 57 fréquences hebdomadaires de 2008 à 2013 (61 à 50 fréquences hors desserte des EAU). Dans le même temps, XL Airways a abandonné la desserte des Maldives et de la Thaïlande ; le trafic de Corsair accuse une baisse de 12% sur Maurice.

Le développement accéléré de ces transporteurs a fait des émules. Ainsi, Turkish Airlines, basée à Istanbul, à mi-chemin de la route Europe-Asie et bénéficiant d'infrastructures importantes et récentes – un troisième aéroport est en cours de construction – bâtit son expansion sur les mêmes principes en favorisant les correspondances à domicile d'un nombre grandissant de passagers ; elle bénéficie toutefois d'un marché naturel plus important

La concurrence plus vive se traduit tout naturellement par une baisse des tarifs aériens et donc de celle de la recette unitaire des transporteurs. Cette baisse, plus ou moins sensible suivant les faisceaux, a été estimée par la DGAC⁸ à -0.9% en 2013 et à -0,5% en 2014/2013.

➤ Le « hub » de Paris perd des parts de marché sur le trafic de correspondance

Les compagnies aériennes et les hubs émergents, en particulier dans le Golfe mais aussi en Russie ou en Turquie, captent la croissance sur les marchés porteurs d'Asie et d'Afrique, grâce à un bon rapport qualité/prix et un positionnement géographique performant. En offrant des correspondances

⁷ Les libertés de l'air sont des droits accordés à un Etat par un autre Etat pour des services aériens internationaux réguliers. Seules les cinq premières sont reconnues par l'OACI. La troisième liberté est le droit de débarquer dans un Etat du trafic en provenance de l'Etat dont le transporteur a la nationalité. La quatrième liberté est le droit d'embarquer dans un Etat du trafic à destination de l'Etat dont le transporteur a la nationalité.

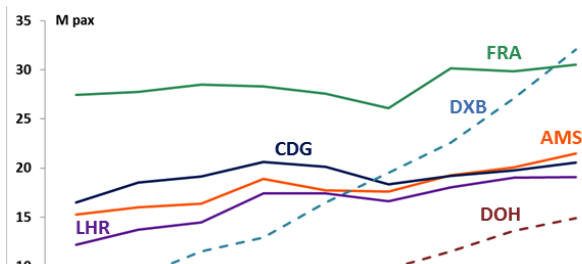
⁸ Indice IPTAP (indice des prix du transport aérien) établi à partir du relevé automatique de plus de 160 000 tarifs aériens relevés chaque mois auprès du système de réservation Travelport et des sites Internet des transporteurs correspondent à des tarifs disponibles à la vente au moment de la réservation et selon une segmentation portant sur la date et la durée de voyage, la classe de transport, la souplesse de modification du billet... Leur pondération est réalisée sur une base annuelle fixe, construite à partir de données de trafic et d'enquêtes réalisées auprès des passagers.

attractives, ces nouveaux hubs affaiblissent le rôle de porte d'entrée des hubs européens pour leur trafic intercontinental, mais également celui de l'Union européenne comme plaque tournante des échanges aériens intercontinentaux.

Ainsi, dans un marché de la correspondance en croissance, **les plates-formes parisiennes, dotées d'un potentiel de développement important – infrastructures non saturées, hinterland économique et touristique important, perdent néanmoins continuellement des parts de marché**, non seulement au profit des nouveaux hubs internationaux mais également des hubs concurrents européens, notamment Amsterdam.

Même si Paris stabilise sa position sur les marchés internationaux matures, comme l'Amérique du Nord, il ne profite pas pleinement de la croissance des marchés émergents.

Evolution du trafic de correspondance des majors européens et des hubs du Golfe - 2005 à 2013 –



Source : Analyse ADP

	2005			2013	
	Mpax	Pdm		Mpax	Pdm
FRA	26.7	11.1%	FRA	29.5	8.0%
CDG	16.1	6.7%	CDG	22.1	6.0%
AMS	14.9	6.2%	AMS	21.1	5.7%
LHR	12.0	5.0%	LHR	20.3	5.5%
MAD	11.6	4.8%	MAD	18.9	5.1%
MUC	8.8	3.7%	MUC	15.0	4.1%
ORD	7.2	3.0%	ORD	14.5	3.9%
DXB	4.9	2.0%	DXB	11.8	3.2%
CPH	4.9	2.0%	CPH	9.8	2.7%
			CPH	7.9	2.1%

Ainsi, **la part de CDG** sur le marché où Paris est un point de correspondance géographiquement pertinent **est passée de 2005 à 2013 de 6,7 % à 5,5 %**. Entre 2007 et 2013, Paris-CDG a perdu environ 3 000 possibilités de correspondance pour un passager en faveur d'Amsterdam-Schiphol. Le hub de Paris-Charles de Gaulle n'est plus que le 3^{ème} hub européen en volume de trafic de correspondance.

Selon l'indicateur ACI de connectivité des hubs, l'offre de correspondance a crû 3 fois plus vite à Amsterdam qu'à Paris-Charles de Gaulle depuis 2004 et a rejoint le niveau de Paris en 2014. Cette évolution est confirmée par la forte croissance du trafic en correspondance réalisé à Amsterdam ces dernières années (5 % en moyenne entre 2009 et 2013) alors qu'elle reste stable à CDG.

2.2 Le trafic aéroportuaire de fret baisse depuis quelques années.

Très concentrée sur les deux aéroports parisiens (Paris-CDG et Paris-Orly) qui traitent 85% du fret en France en 2013 et plus particulièrement Paris-CDG qui traite environ 81% du fret aérien en France en 2013 (87% en 2010), l'activité a diminué à Paris de 9% depuis 2008 tandis qu'elle se réduisait de 6% en province. A Lyon, Emirates prend en charge désormais 13,5% du trafic et 50% de celui de Nice.

Trafic fret et poste (millions de tonnes)

Aéroport	2003		2008	2009	2010	2011	2012	2013	
	Fret&Poste	Part	Fret&Poste	Fret&Poste	Fret&Poste	Fret&Poste	Fret&Poste	Fret&Poste	Part
Paris-CDG	1,724	77%	2,280	2,055	2,399	2,300	2,151	2,069	80%
Paris-ORY	0,106	5%	0,110	0,105	0,103	0,106	0,106	0,106	4%
Lyon	0,035	2%	0,033	0,033	0,035	0,036	0,036	0,045	2%
Toulouse	0,054	2%	0,055	0,055	0,048	0,051	0,055	0,058	2%
Marseille	0,051	2%	0,054	0,057	0,052	0,053	0,052	0,051	2%
autres	0,257	12%	0,281	0,249	0,248	0,249	0,252	0,243	9%
Total	2,227	100%	2,812	2,553	2,885	2,795	2,653	2,571	100%

Source : DGAC et ADP

Le tonnage de fret traité à Paris-CDG diminue en effet régulièrement depuis 2010, touché par la stagnation économique qui a suivi la crise financière de 2008. Si les « expressistes » résistent, toutes

les grandes compagnies aériennes spécialisées dans le tout cargo ont des difficultés pour maintenir la rentabilité de cette activité, à l'exception notable des compagnies du Golfe. En outre les plates-formes du Benelux ont mené une politique volontariste pour attirer les flux extra communautaires, au détriment notamment de CDG.

La survie du fret aérien, qui représente en valeur 30% des échanges internationaux dans le monde et 14% pour la France, passera par les marchandises à forte valeur ajoutée pour les compagnies européennes, confrontées aux compagnies du Golfe et au transport maritime, plus lent mais très économique.

Cette réduction d'activité a conduit *Air France-KLM* à privilégier les emports sur les avions mixtes. La compagnie Air France a réduit sa flotte tout cargo à 7 appareils dès 2009 puis à 4 (2 B747F et 2 B777F)⁹ en 2014. Celle-ci ne devrait comporter en 2015 que 2 B777F¹⁰. La réorganisation du secteur cargo concerne également le réseau et le personnel. Ainsi, en France, elle ne conserve en propre que les sites de CDG et Lyon. En 2015, les effectifs d'*Air France Cargo* devraient s'établir à environ 2 000 personnes (1 400 en France et 600 à l'étranger).

III. Des acteurs de taille inégale, une chaîne de valeur déséquilibrée

Le transport aérien français se caractérise par la présence de deux acteurs majeurs ADP et Air France qui représentent chacun plus de 80% du chiffre d'affaires de la profession et des effectifs.

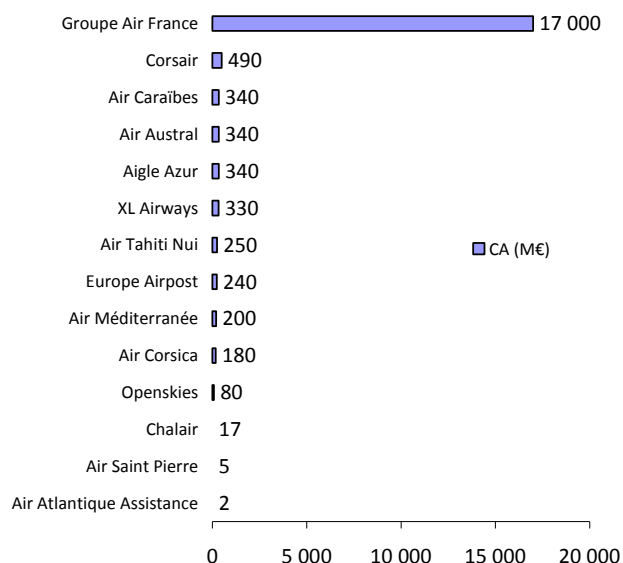
3.1 Des transporteurs aériens malmenés, en cours de restructuration

➤ Une entreprise mondiale entourée d'entreprises de taille intermédiaire

Le transport aérien français compte un acteur majeur entouré de transporteurs de niche, qui regroupent près de 8 000 employés, soit de l'ordre de 11% des effectifs en France. Le transport aérien français est donc unique par rapport aux autres pays européens, avec un poids lourd Air France et des petites/moyennes entreprises qui exploitent des niches de marchés.

⁹ *Air France* transporte déjà plus de 80% de son fret dans les soutes des avions passagers (70% du fret pour le groupe *Air France-KLM*). La mise en ligne de B777 mixtes a conduit à un accroissement sensible de l'offre fret disponible en soutes.

¹⁰ La compagnie estime le surcout unitaire d'un avion tout cargo à 20% par rapport au transport de fret dans les soutes d'avions passagers.

Chiffre d'affaires des transporteurs français

Les deux autres pays de taille comparable à la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni, présentent par exemple un paysage différent :

En Allemagne, 3 compagnies d'envergure sont présentes en sus de Lufthansa et de sa filiale Germanwings. Ce sont TUIfly avec 40 avions, Air Berlin avec 100 avions et Condor avec 50 avions.

Au Royaume-Uni, on trouve face à British Airways 7 compagnies d'importance : easyJet, Flybe, Jet2.com, Monarch, Thomas Cook, Thomson et Virgin.

➤ Situation économique et plans de restructuration

La France (hors collectivités d'outre-mer) compte aujourd'hui une quinzaine de compagnies en métropole exploitant des avions de plus de 19 sièges, en plus du groupe Air France et une dizaine basées outre-mer. Les transporteurs français sont sortis particulièrement affaiblis de la crise économique en 2008, notamment les compagnies régionales, ainsi que des différents événements qui ont affecté le transport aérien depuis lors (instabilité politique au Sahel, printemps arabe dont les conséquences se font sentir encore aujourd'hui, volcan islandais, crise nucléaire japonaise...). Tous n'ont d'ailleurs pas survécu à la crise. Ont ainsi fait faillite en 2009 Eagle Aviation (environ 130 salariés), New Axis Airways (environ 100 salariés) puis, en 2010, Noor Airways (environ 120 salariés), Strategic Airlines (environ 100 salariés) et Blue Line (environ 200 salariés).

Ayant accumulé plusieurs exercices de pertes, la plupart des transporteurs français sont aujourd'hui sous-capitalisés ou viennent tout juste d'être recapitalisés. Certains ont dû lancer des plans de restructuration (Air France, Corsair, Air Austral, Air Méditerranée) conduisant à une réduction des effectifs et à une refonte de leur réseau. Certains ont connu des difficultés de trésorerie, mais la plupart les ont surmontées à ce jour.

Confrontés de plus à un prix du baril de pétrole élevé, les transporteurs français peinent à retrouver la rentabilité (qui, en période faste, excède quoi qu'il en soit rarement 5 % de marge opérationnelle). Il leur est notamment impossible de répercuter la totalité de leurs surcoûts, notamment pétroliers, sur la demande, du fait du marché particulièrement concurrentiel dans lequel ils évoluent (concurrence entre transporteurs français, avec des compagnies à bas coûts, avec les compagnies du

Golfe notamment). Ils maintiennent pour la plupart une croissance appréciable de leur volume de trafic mais au prix d'une diminution de la recette unitaire. Pour faire face à ces difficultés, certains ont décidé d'allier leurs forces dans le cadre de contrats de partage de codes (notamment Corsair et Air Caraïbes depuis 2012 sur l'ensemble de leurs liaisons long-courriers) ou sous forme capitalistique, avec la création de HOP! et Transavia France au sein du groupe Air France.

Souffrant particulièrement d'un désengagement des tour-opérateurs qui connaissent actuellement de grandes difficultés, les compagnies spécialisées dans les forfaits touristiques sont souvent contraintes de recentrer leur activité sur un marché des services réguliers déjà très concurrentiel.

Dans le même temps, la création de nouvelles compagnies reste un événement exceptionnel. En métropole, seul le transporteur DreamJet – La Compagnie a vu le jour, sur un marché de niche, des vols Paris – New York exploités à l'aide d'un seul appareil, intégralement équipé en classe affaires.

Les derniers résultats publiés, sur un périmètre incluant les transporteurs ayant un chiffre d'affaires supérieur à 50 M€ et excluant le groupe Air France, montrent une baisse du chiffre d'affaires cumulé en 2013 de 2,5%, conséquence des nombreux ajustements en cours. Les pertes sur la même période sont divisées par deux, à 59 M€ contre 113 M€ un an plus tôt. La marge d'exploitation passe ainsi de -5,0% à -2,6%.

Du fait de la fragilité des indicateurs macroéconomiques et du manque de visibilité des entreprises dans la conjoncture actuelle, le rétablissement de la situation économique des transporteurs français passe pour nombre d'entre eux par des restructurations et des alliances, et de manière générale par une évolution rapide de leurs modèles économiques. Au sein d'Air France-KLM, après le plan Transform 2015 qui a permis d'améliorer la situation de la compagnie sans pour autant lui permettre de renouer avec la rentabilité, la direction générale a présenté le plan Perform 2020, qui vise le retour à la croissance.

Chez les autres transporteurs français, les restructurations se poursuivent également.

3.2 Un réseau très dense, des bénéfices inégalement répartis

➤ Le réseau aéroportuaire

La France compte un réseau aéroportuaire particulièrement dense, plus de 300 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique dont près de la moitié reçoit du trafic commercial – parmi ceux-ci, on dénombre en métropole 55 aéroports avec plus de 10 000 passagers annuels. Les aéroports régionaux sont largement décentralisés depuis 2007 et beaucoup de collectivités en font un outil important de développement économique. On compte ainsi en France 1 aéroport pour 358 000 habitants, ratio beaucoup plus élevé qu'en Allemagne (1 aéroport pour 4 300 000 habitants), qu'en Italie (1 aéroport pour 2 100 000 habitants) ou même qu'au Royaume Uni (1 aéroport pour 1 200 000 habitants).

Le mode de financement de certains services qui repose en partie sur une péréquation des coûts (RSTCA, majoration de la taxe d'aéroport) et des politiques concurrentielles entre collectivités territoriales qui sont désormais propriétaires de la quasi-totalité des plates-formes françaises contribuent à expliquer la densité du maillage.

Cependant, le trafic passagers des aéroports français, de 172 millions en 2013, est depuis longtemps en retrait par rapport à un trio de tête formé du Royaume-Uni, de l'Allemagne et de l'Espagne qui dépasse les 200 millions de passagers chacun. Surtout, la France connaît une concentration de son trafic très accentuée : Paris (avec 60% du trafic total des aéroports), Madrid (25%), Francfort (30%) ; seul, le Royaume-Uni avec Londres présente une situation comparable. Les 10 premiers aéroports (+3 M pax) représentent plus de 90% du trafic. Les grands aéroports régionaux se sont montrés très

dynamiques en ayant réorienté leur activité vers l'international et les liaisons intérieures transversales.

Le poids économique prépondérant de l'Île de France résulte d'une organisation administrative et économique de la France héritée d'un centralisme jacobin. Le transport aérien s'y est adapté avec la constitution d'un réseau intérieur en étoile et des liaisons internationales long-courriers au départ des seuls aéroports parisiens. S'agissant des aéroports de province, leur développement international repose essentiellement sur le trafic moyen-courrier des compagnies étrangères à bas coûts depuis ces dix dernières années (à l'exception de 2009). S'agissant de leur développement sur le long-courrier, force est de constater que de nombreux droits de trafic sont disponibles mais que très peu de transporteurs les exploitent ou prévoient de le faire prochainement. Des demandes en la matière émanent des transporteurs du Golfe dans un contexte d'indisponibilité des droits correspondants, cette indisponibilité ne visant pas spécifiquement ces aéroports de province, mais relevant d'une démarche nationale (cf. paragraphe 2.1).

L'accueil des transporteurs à bas coûts n'est plus l'apanage des petits aéroports qui ont été pionniers en la matière (Carcassonne, Bergerac, La Rochelle ...) et leur trafic représente désormais entre un quart et la moitié de l'activité des plates-formes des grandes métropoles régionales (Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes) et même près de 15% du trafic des aéroports parisiens grâce à un rythme d'évolution annuelle qui demeure soutenu (environ 10% en 2013 à Nice, Lyon et Marseille et plus de 15% à Bordeaux et Bâle-Mulhouse). Cette évolution va se poursuivre dans l'avenir avec le développement de point à point intra-européen, essentiellement réalisé par des compagnies à bas coûts, segment dans lequel le pavillon français est beaucoup trop peu présent.

Le maillage dense, s'il offre des qualités incomparables en termes de desserte et d'aménagement du territoire, ne va pas sans occasionner d'importants coûts d'infrastructure et d'exploitation.

Par ailleurs, l'accès aux aéroports se fait très majoritairement en voiture particulière, l'offre en transports collectifs restant insuffisante. La confirmation de la mise en service en 2023 du projet CDG Express, reliant par une liaison dédiée, toutes les 15 minutes la Gare de l'Est à Paris-CDG en 20 minutes, apparaît à cet égard essentielle ; toutefois, les transporteurs français contestent que le financement de cette infrastructure repose en partie sur une taxation supplémentaire assise sur le passager aérien, ce qui alourdirait encore les charges appliquées au secteur.

➤ La situation économique des aéroports français

Les grands aéroports d'Etat métropolitains dégagent tous des résultats positifs, même si les plus petits (Strasbourg et Montpellier) dégagent assez peu de bénéfices.

Les aéroports gérés par ADP se distinguent des autres avec un chiffre d'affaires des activités extra-aéronautiques de 23 euros par passager, soit 10 euros de plus que la moyenne des autres aéroports (hors Bâle-Mulhouse). L'essentiel des bénéfices d'ADP provient aujourd'hui des commerces et des activités immobilières, qui dégagent respectivement en 2013 un résultat opérationnel courant de 452 M€ et 117 M€, contre 83 M€ pour les activités aéronautiques.

Les grands aéroports se sont globalement désendettés depuis 2010. Le ratio d'endettement sur capacité d'autofinancement dépasse rarement 2, à l'exception d'ADP qui utilise la dette comme levier de financement. La situation économique des petits aéroports est en général moins favorable, car nombre d'entre eux sont structurellement en déficit et doivent être soutenus par les collectivités locales. Globalement, on recense moins d'aéroports rentables que d'aéroports en déficit.

Dans la chaîne de valeur du transport aérien, exploitants d'aéroport et transporteurs sont les deux maillons essentiels. Force est de constater que les rentabilités des deux activités diffèrent considérablement.

Pour assurer sa viabilité et conserver à la France une bonne connectivité que seule la présence d'un pavillon français aura cœur à développer, il convient que la chaîne de valeur dans son ensemble reste équilibrée sur le long terme.

IV. Les enjeux de compétitivité

Pour financer l'amélioration de la compétitivité des entreprises, le gouvernement a mis en place le Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), institué par l'article 66 de la loi de finances rectificative pour 2012 et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Accessible à toutes les entreprises françaises employant des salariés, le CICE permet de bénéficier d'une économie d'impôt substantielle. Pour 2014, elle équivaut à 6% de la masse salariale, hors salaires supérieurs à 2,5 fois le SMIC (4 % en 2013).

Néanmoins, le constat a été fait que le CICE bénéficie peu au transport aérien du fait notamment de la structure des salaires des entreprises de transport et de la situation déficitaire de la plupart d'entre elles qui ne permet de bénéficier de l'effet de trésorerie qu'à la date de remboursement du crédit d'impôt, soit au plus tôt en 2017. De plus, la baisse de charges sociales obtenue reste faible au regard du différentiel de charges constaté (entre 10 et 25 points d'écart selon le pays comparé avant prise en compte du CICE).

4.1 Le secteur perd des emplois

On notera que la masse salariale du secteur concerné représente près de 9 000M€, la formation des salariés plus de 400M€.

Le recensement des emplois du secteur, réalisé par l'Observatoire des métiers de l'aérien, témoigne d'une réduction de 4% sur quatre ans des effectifs, passés de 115 000 à 110 000 en 2012.

Effectifs du secteur au 31 décembre

	2008	2009	2010	2011	2012	2012/2008
PN	31 130	30 613	30 643	31 176	30 545	-2%
PS	45 473	44 414	43 357	41 450	41 409	-9%
Compagnies	76 603	75 027	74 000	72 626	71 954	-6%
AE + aéroports	28 154	28 123	28 978	29 010	29 231	4%
Sûreté	10 450	9 800	9 750	9 750	9 350	-11%
Total	115 207	112 950	112 728	111 386	110 535	-4%

Source : URSSAF, ACOSS, Sûreté aérienne - (périmètre codes NAF 51.10Z, 51.21Z et 52.23Z + sûreté)

On constate que la baisse des effectifs dans les compagnies aériennes enregistrée entre 2008 et 2012 (-6%) n'est pas compensée par la hausse des effectifs dans l'assistance en escale et en aéroports (+4%). Elle est particulièrement sensible pour les personnels au sol (-9%) tandis que pour les navigants, la baisse touche plus particulièrement les PNT (-4%).

Effectifs personnels navigants au 31 décembre

	2008	2009	2010	2011	2012	2012/2008
PNT	9 757	9 540	9 514	9 465	9 330	-4%
PNC	21 723	21 417	21 470	22 052	21 563	-1%
Total	31 480	30 957	30 984	31 517	30 893	-2%

Source : CRPN

Rapportée à l'évolution du trafic transporté par le pavillon français, cette baisse traduit une augmentation de productivité, certes appréciable dans le contexte économique d'après la crise de 2008, mais reflète également la perte de substance du pavillon français. En effet, si le trafic continue à croître vivement, c'est aux dépens du pavillon français. Or, l'impact en termes d'emploi et de chiffre d'affaires d'un transporteur qui n'est pas basé dans le pays est bien inférieur à celui d'un transporteur basé. L'évaluation réalisée en Allemagne¹¹ a mis en évidence un facteur 4. Il est donc vital pour l'emploi et la croissance française de maintenir un pavillon fort.

4.2 Des charges toujours plus lourdes et des recettes en baisse

Quelques éléments de contexte méritent d'être rappelés : la baisse inexorable de la recette unitaire (en moyenne le prix des billets a chuté d'un facteur de 2,5 en 40 ans¹²), la modestie des marges du secteur, y compris en période faste (rarement supérieures à 4%, plus fréquemment dans la fourchette 2% à 3%). Au moins pour ce qui concerne l'intra-européen, mais également sur des axes significatifs en international, les marchés sont depuis longtemps en situation de concurrence totalement ouverte, les choix des clients se faisant essentiellement sur la base des tarifs ttc, et moins désormais sur les critères de longueur de voyage ou de prestations annexes au voyage, au bénéfice des transporteurs à bas coûts ou des transporteurs du Golfe.

Depuis 6 à 7 ans, les compagnies françaises ont fait des efforts considérables d'optimisation, de productivité et de maîtrise des coûts variables. Ainsi, en 6 ans, Air France aura réduit de plus de 10% ses effectifs de personnels au sol, alors que sa production globale s'accroissait légèrement de près de 6%. Les entreprises françaises du secteur ont également fait de gros efforts pour optimiser leurs processus, et, pour les compagnies aériennes, tirer le meilleur parti de leurs flottes et de leur réseau.

Si les questions de capitalisation, de gestion de l'entreprise, les conditions d'emploi en particulier des personnels navigants, le niveau des salaires pratiqués sont à l'évidence de la seule responsabilité des acteurs et conditionnent de manière déterminante leurs résultats, le niveau des charges sociales et celui des « charges de nature aéronautique » relèvent du champ d'intervention de la puissance publique.

A ce stade, plusieurs constats ont été faits :

- Les charges appliquées sur les salaires au sein de l'UE sont assez différentes d'un pays à l'autre. Il y a près de 20 points d'écart entre la situation en France à cet égard et la moyenne au sein de l'UE. Les masses salariales représentant 20% du chiffre d'affaires, l'écart pèse sur le bilan des entreprises françaises de près de 4% (soit la totalité de la marge dégagée les bonnes années).

- Le tarif de la taxe sur la valeur ajoutée, applicable au transport aérien intérieur, a été modifié le 1^{er} avril 2014 pour passer de 7% à 10%, prélèvement que le secteur reporte difficilement sur le passager, d'autant plus que certains concurrents étrangers semblent ne pas se conformer à leurs obligations fiscales.

¹¹ Etude menée par l'European Centre for Aviation Development – 2007. Selon que l'exploitant est basé ou non, la mise en service d'un Airbus A340-300 induit un chiffre d'affaires de 21M€ versus 3,8M€, des emplois pour 367 personnes versus 85, soit un ratio de 5,5 pour 1 en termes de chiffre d'affaires et de 4 pour 1 en termes d'emploi.

¹² cf. Étude ATAG d'avril 2014

- Le secteur aérien finance entièrement ses infrastructures, des missions de sécurité et de sûreté et des missions de régulation assurées par l'Etat au moyen de la taxe d'aéroport et de la taxe de l'aviation civile. De plus, il compense le coût des externalités (bruit et émissions) et contribue également à des missions indépendantes de ses objectifs comme le financement d'achat de médicaments pour les pays en développement.

Tous les EM de l'UE n'ont pas pris les mêmes options, ce qui peut conduire dans certains cas à augmenter les écarts de compétitivité entre les opérateurs français et les autres communautaires. A ce titre, on peut recenser :

- l'allocation de 19% des recettes de la taxe de l'aviation civile au budget général, ce qui contribue à alourdir le déficit (et donc les charges financières) du budget de l'aviation civile,
- la taxe de solidarité dont l'assiette ne concerne que l'aérien,
- la taxe d'aéroport dont les recettes doivent couvrir 100% des coûts de sûreté ainsi que certaines dépenses de sécurité et d'environnement.

- Le niveau et l'évolution des redevances pratiquées par les aéroports français sont également un sujet de compétitivité : les transporteurs français y exerçant une part prépondérante de leur activité (plus de 40%), les redevances que leur facturent les aéroports français pèsent plus lourdement sur leurs résultats que sur ceux de leurs concurrents étrangers qui n'y sont pas basés. De plus, en apportant aux aéroports une clientèle commerciale, les transporteurs contribuent à la création de valeur pour les aéroports, valeur dont ils ne bénéficient pas lorsque la régulation aéroportuaire se fonde sur un système de double caisse¹³ ou de caisse aménagée comme c'est le cas pour ADP depuis le dernier contrat de régulation économique.

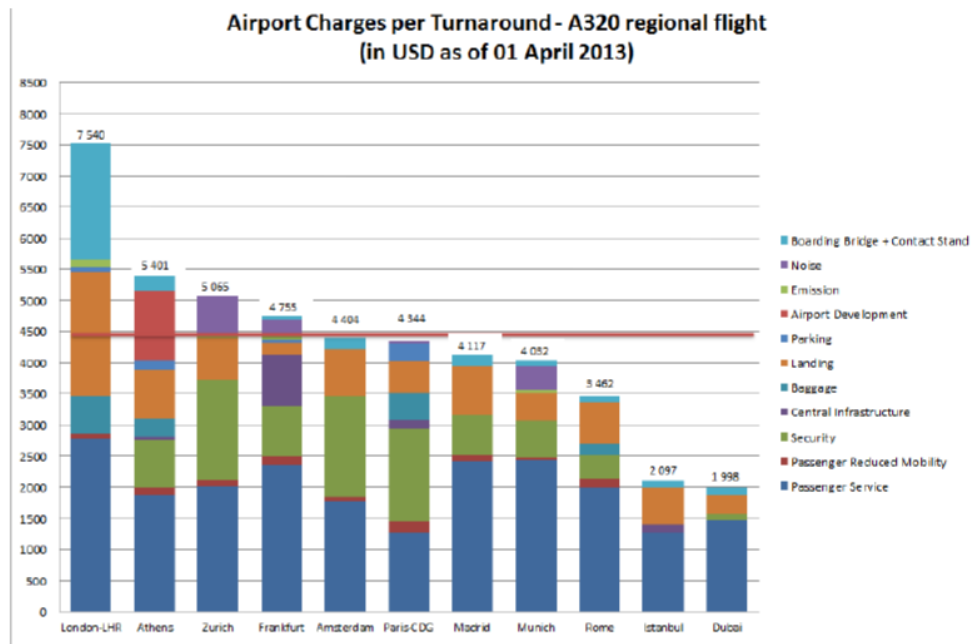
4.3 Des coûts de touchée élevés, particulièrement pour le trafic en correspondance

➤ Pour l'activité passages

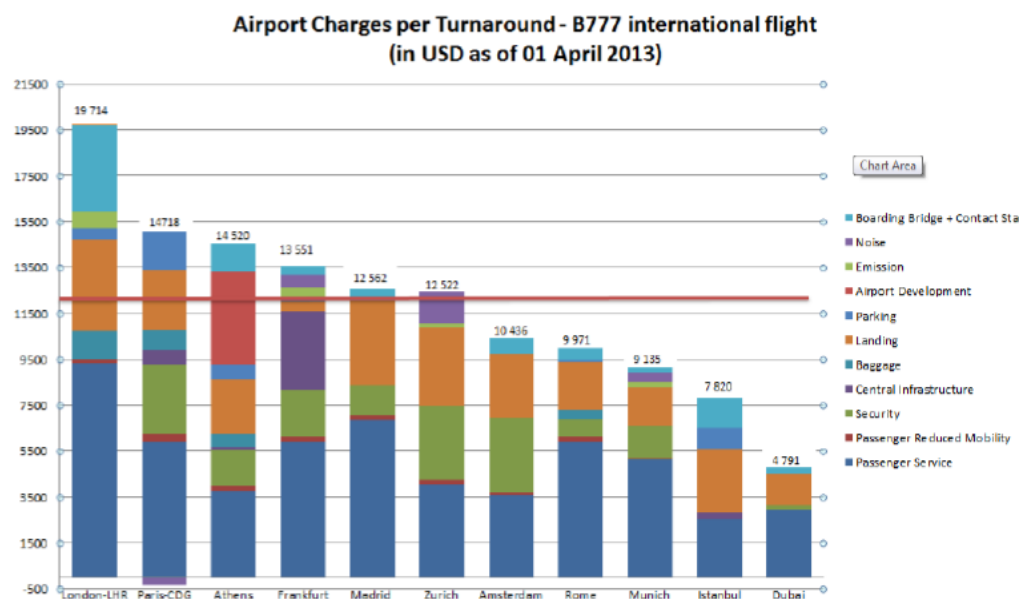
Les tarifs des redevances aéroportuaires constituent le critère d'appréciation de l'attractivité d'un aéroport pour ses clients internationaux potentiels. A cet égard, les coûts de touchée¹⁴ d'ADP s'avèrent comparativement plus attrayants pour l'A320 que pour le B777 selon l'étude réalisée par l'association internationale du transport aérien (IATA) pour 2013.

¹³ La rentabilité d'un aéroport peut être appréciée en considérant un seul ou deux périmètres d'activité : on se fonde alors soit sur l'ensemble des activités de l'aéroport (caisse unique), soit sur les activités purement aéronautiques (caisse double). Dans le premier cas (caisse unique), les activités extra-aéronautiques généralement les plus rentables contribuent à la rentabilité qui est appréciée par le régulateur pour juger le niveau des redevances aéroportuaires. Celui-ci peut donc théoriquement être plus bas que dans un système de caisse double.

¹⁴ Dans les coûts de touchée pris en compte par IATA figurent les redevances d'atterrissage, les redevances passagers, les redevances de parking, les charges liées au bruit, aux émissions de gaz à effet de serre, les coûts de sûreté, les services de passerelle, de tri à bagage.



Source : IATA



Source : IATA

L'estimation du coût de touchée intégrant outre les redevances, les sommes dues au titre de la sûreté, un diagnostic fin s'impose. Ainsi, l'étude de comparaison des redevances et taxes aéroportuaires et aériennes entre aéroports européens menée en 2006 par A. D. Little, puis successivement mise à jour en 2011 et 2014, atteste que les aéroports régionaux français sont, en moyenne, d'un coût plus élevé pour les compagnies aériennes que leurs homologues européens, hors assistance en escale. Cet écart semble s'être réduit en 2013 (+3,8%).

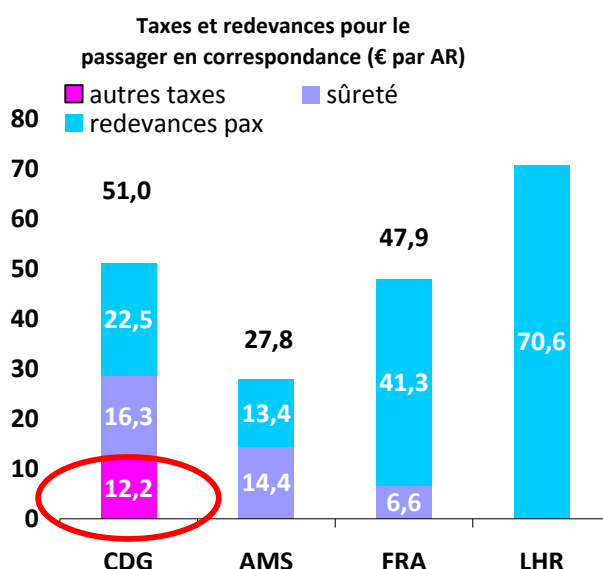
Dans une première analyse, les coûts de sécurité-sûreté contribuent à ce différentiel alors que les redevances aéronautiques des aéroports français apparaissent au contraire plus compétitives que celles des autres aéroports européens. Toutefois, cette appréciation doit être relativisée, compte tenu des pratiques britanniques notamment de couverture des coûts par une redevance passager. Il n'en reste pas moins que le coût de sécurité-sûreté par passager a progressé en France de 21,5% de 2007 à 2014, plus précisément de 18,3% jusqu'en 2011 puis de 2,7% de 2011 à 2014.

A la comparaison des coûts de touchée, il convient d'ajouter une comparaison des charges qui incombent aux transporteurs pour les passagers en correspondance sur les plates-formes européennes. Celles-ci représentent à Paris un montant de 51€ pour 47,8€ à Francfort et 27,8€ à Amsterdam. A Paris, comme ailleurs en Europe, les compagnies bénéficient de redevances plus basses pour les passagers en correspondance. C'est également le cas pour les redevances/taxes de sûreté depuis la mise en place d'un tarif réduit pour la taxe d'aéroport en France comme il en existe à Amsterdam. On notera de plus qu'à Francfort, les transporteurs avec des passagers en correspondance en provenance de l'UE sont exonérés de taxe de sûreté.

A la rubrique « autres taxes », on trouve à Paris la taxe de l'aviation civile pour laquelle il n'y a pas de tarif réduit pour les correspondances. A Francfort, il existe également une taxe spécifique au transport aérien qui n'est pas prélevée sur les passagers en correspondance.

L'écart avec Francfort s'explique donc pour l'essentiel par l'application de la taxe de l'aviation civile sur les "passagers en correspondance".

A titre illustratif sur une correspondance Europe/international, le coût redevance+taxe à Paris serait inférieur à celui de Francfort, si comme sur cet aéroport aucune imposition de taxe de l'aviation civile n'était due sur le passager en correspondance.



➤ Pour l'activité fret

Un autre aspect de la compétitivité française a été mis en évidence, en 2010, avec l'enquête sur l'attractivité des plates-formes françaises pour le fret aérien ; celle-ci a estimé à 30% du flux l'évasion du fret intéressant l'économie française vers les aéroports limitrophes.

Des coûts globaux de traitement à Paris supérieurs à ceux de Bruxelles et Madrid (tarifs des redevances aéroportuaires, tarifs des assistants pistes ou magasins, de l'immobilier logistique et de bureau), une qualité du service offert plus faible, des procédures plus contraignantes en matière de sûreté, de TVA et de droits de trafic avaient été identifiés comme facteurs limitant l'attractivité de la place de Paris. A terme, la stratégie de concentration des commissionnaires en Europe, la réduction de l'offre d'*Air France* et une redistribution de l'activité de *Fedex* entre CDG et Cologne menaceraient la place de Paris.

Néanmoins, la position géographique du pays, la qualité de l'écosystème sur CDG (commissionnaires, compagnies aériennes), le double hub *Air France/Fedex*, la qualité du réseau routier de/vers les

autres pays et la gestion des vols de nuit sont autant d'atouts. Le développement d'une offre intermodale de fret, le positionnement de quelques aéroports de province sur des flux spécifiques et le démarchage de nouveaux transporteurs, non encore implantés, constituent des opportunités pour le fret aérien.

4.4 Des concurrents mondiaux fortement soutenus par leur Etat d'origine

Les transporteurs aériens du Golfe, évoqués précédemment sur la concurrence vive entre transporteurs, disposent d'avantages naturels déterminants pour se développer.

La situation géographique de leurs bases à égale distance de l'Europe et l'Asie facilite les rotations des appareils et le choix d'une flotte homogène. Elle permet une forte productivité des personnels et des appareils. A proximité des champs pétrolifères, ils bénéficient de carburant dans de bonnes conditions tarifaires¹⁵. N'appartenant pas à un pays constructeur aéronautique, ils peuvent profiter des conditions préférentielles des assureurs-crédit européens et américains pour leurs achats d'avion. Les Etats du Golfe ont recours à une main d'œuvre étrangère bon marché, mobilisable pour les services d'assistance en escale, d'entretien, de commissariat... Leur législation a également été taillée pour favoriser les entrepreneurs locaux aux dépens des étrangers qui doivent recourir à un « sponsorship » qui leur est imposé. La fiscalité des entreprises et des personnes physiques est inexistante.

Enfin, ils sont la propriété des Etats qui en ont fait le fer de lance d'un développement post-pétrole. Le transport aérien dans toutes ses composantes, compagnies, aéroports, services d'assistance en escale est complètement intégré. Les infrastructures sont très largement dimensionnées et les redevances d'usage très bon marché, la tarification étant particulièrement favorable pour le traitement des passagers en correspondance. Comme pour toutes les infrastructures publiques, les coûts d'investissement et les amortissements afférents sont pris en charge par l'Etat. Il en va de même de tout ce qui est considéré comme relevant du régalién. Ainsi, les transporteurs y sont exonérés de redevances passagers, mais également de charges de sûreté. Comparé aux coûts de touchée à Paris pour un Airbus 380, les coûts sont dans un ratio 1 à 3 pour les passagers locaux et 1 à 11 pour les passagers en correspondance. Or 75% des passagers embarqués en France sur les vols des transporteurs du Golfe sont des passagers en correspondance dans le Golfe à destination de l'Asie ou du Moyen-Orient, ce qui met en lumière les avantages que peut procurer une politique volontariste de l'Etat d'origine du transporteur.

Coûts de touchée* comparés à Paris et Dubaï pour un Airbus 380

Aéroport	TypeAvion	CoûtTouchée en €	Coût touchée par passager	Coût touchée par passager en correspondance
Paris CDG	A380-800	32 128	68	54
Dubaï	A380-800	10 180	22	5

Source : Estimation DGAC – données IATA Airport and ATC charges (avril 2014)

* taxes, redevance approche, passagers, atterrissage, parking, éclairage, passerelles

A 380-800 MTOW 560 tonnes, 555 sièges, CR 85%

¹⁵ Ce qui est également vrai pour tout opérateur faisant escale dans ces pays, mais n'a pas la même portée sur le bilan annuel pour les transporteurs non basés.

DEUXIEME PARTIE : LES PISTES IDENTIFIEES PAR LES MEMBRES DU GROUPE

On notera que les différents thèmes, pistes, propositions, mesures évoqués dans ce chapitre reflètent les réflexions des membres du groupe de travail sur les actions ou études à mener pour améliorer la compétitivité du transport aérien français.

Comme l'a montré le diagnostic, partagé par l'ensemble des acteurs du secteur, des actions sont nécessaires pour consolider la compétitivité du secteur et éviter la disparition du pavillon français. La maîtrise des coûts est essentielle dans cette démarche. Des entreprises elles même dépendent la capitalisation, la gestion, la politique salariale mais d'autres déterminants comme les charges aéronautiques, les charges sociales, la régulation de la concurrence relèvent du champ d'intervention de la puissance publique.

Les membres du groupe ont donc été conviés à identifier des pistes ; celles-ci ont été formulées par le Collectif intersyndical (CISTAF) à la mi-août 2014, la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) le 18 août 2014, le Syndicat des compagnies autonomes (SCARA) dans sa lettre au Premier ministre du 23 juin 2014, Aéroports de Paris (ADP) et Air France dans leur lettre du 11 juillet 2014 et l'Union des Aéroports français (UAF) dans sa note du 29 août 2014. Débattues lors des séances de travail du groupe – respectivement les 7 juillet, 1er septembre, 13, 27 et 31 octobre 2014 –, elles s'articulent autour d'un petit nombre de thèmes dont la liste fait consensus. Ce sont les questions de simplification de la réglementation, de taxes, de redevances, de sûreté, les questions sociales, les efforts nécessaires en vue de l'établissement d'une concurrence loyale et équitable qui ont focalisé l'attention des membres.

Le groupe s'est efforcé d'évaluer ces pistes, en termes de faisabilité réglementaire et d'impacts économiques, à court et moyen termes.

Au cours de l'examen, il est apparu impératif de donner une place centrale à l'objectif de simplification des règles qui gouvernent le transport aérien et dont la complexité conduit à renchérir le coût de l'activité économique. Cet objectif constitue une nécessité destinée à redonner de la souplesse et de la réactivité à l'exercice du métier de transporteur aérien français ; il est inséparable de toute recherche de pistes d'amélioration de la compétitivité. Pour autant, il est loin de suffire pour résorber toutes les atteintes à la compétitivité des transporteurs aériens français face à leurs principaux concurrents étrangers.

I. Simplification de la réglementation

L'OACI, la CEAC, Eurocontrol, l'Union européenne contribuent à une harmonisation au niveau mondial ou européen de la réglementation de la sécurité, des compagnies aériennes, des personnels navigants, des passagers aériens, de la sûreté, domaines qui le plus souvent faisaient l'objet de réglementations nationales. Sur certaines questions cohabitent donc des textes européens d'application directe ou résultant de transposition et des textes français, construisant un référentiel très complexe qui alourdit les tâches des opérateurs et l'organisation des opérations aériennes. On constate de plus l'existence de contradictions entre obligations d'origines différentes. Enfin, il a été souligné que la tendance actuelle à la superposition et à la complexité de toutes ces dispositions n'était pas à une correction naturelle de la situation.

Procéder à la suppression des dispositions et obligations redondantes ou contradictoires apparaît ainsi particulièrement nécessaire et urgent.

Les domaines identifiés, tous porteurs d'économies substantielles, sont notamment les suivants :

- Réglementation relative aux licences du PN (FCL¹⁶)
- Réglementation relative aux conditions d'emploi des PN (FTL versus CAC)
- Surveillance technique des organismes habilités pour les contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité
- Formation (y compris l'information)
- Sûreté. Dans ce domaine, si l'exemple de l'allongement de la validité des badges du personnel à cinq ans apparaît souhaitable pour se rapprocher des conditions appliquées dans d'autres Etats européens, une enquête de sécurité à mi-parcours permettrait de conserver le meilleur niveau de sûreté.
- Exploitation des aéroports

Au-delà, différentes actions de simplification ont déjà été identifiées dans le cadre d'un important travail mené sous l'égide du CSAC. Ces pistes sont de nature à améliorer l'environnement de travail de la profession et de produire des économies, évaluées, au minimum, à 35 M€ par an, bien nécessaires pour améliorer la compétitivité du secteur. Une partie du chemin a déjà été accomplie, alors même que d'autres pistes ne pourront aboutir que dans le long terme.

II. Taxes

Le secteur du transport aérien a la particularité de financer non seulement ses infrastructures mais également les missions de sécurité et de sûreté ainsi que les missions de régulation assurées par l'Etat. De plus, il compense en partie le coût des externalités (bruit et émissions) liées à son développement et contribue également à des missions indépendantes de ses objectifs comme le financement d'achat de médicaments pour les pays en développement. Les dépenses ainsi générées sont financées par des taxes, gérées par la DGAC mais dont le produit d'une seule (taxe de l'aviation civile) est partiellement affecté au BACEA, le produit des autres (taxe d'aéroport, taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires et taxe de solidarité) étant directement affecté aux aéroports ou au Fonds de Solidarité pour le Développement.

Les trois taxes principales (taxe de l'aviation civile, taxe d'aéroport et taxe de solidarité) prélevées en 2013 auprès des transporteurs aériens représentent près d'un milliard et demi d'euros ; la

¹⁶ FCL Flight crew licensing / FTL flight time limitations / OPS operations

contribution du pavillon français couvre 57% de ces sommes, soit plus de 850 M€ (53% de la taxe de l'aviation civile, 43% de la taxe de solidarité, 61,5% de la taxe d'aéroport).

Le produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes reste plus modique, environ 45M€ en large partie supportée par les transporteurs français.

2.1 Taxe de l'aviation civile (TAC) : exonérer le trafic de correspondance et affecter la totalité du produit au BACEA

Les représentants des transporteurs aériens et de leurs personnels mettent en avant de façon unanime (FNAM, SCARA, CISTAF, UAF) l'objectif de limiter la contribution des transporteurs au seul financement du transport aérien, en affectant la totalité du produit de la TAC au BACEA, ce qui contribuerait à le désendetter et réduire ainsi ses charges financières. Une action continue de la DGAC sur ses propres coûts permettrait également d'améliorer la situation du BACEA.

Certains membres (SCARA) vont plus loin en proposant de faire bénéficier le BACEA de tout ou partie du produit des ventes de participations de l'Etat au capital des aéroports.

Les représentants des aéroports (UAF, ADP) rejoignent une partie des transporteurs (FNAM, Air France) pour insister sur l'importance du hub pour le développement du transport aérien français et réclamer la modification de l'assiette de la taxe de l'aviation civile, de façon à en exonérer les passagers en correspondance, sans compensation par augmentation des tarifs applicables au trafic au départ des aéroports français, même partiellement.

L'objectif d'affectation de la totalité du produit de la TAC correspond, sur la base des chiffres de 2013, à une perte pour le budget de l'Etat de 80M€. L'impact d'une telle mesure sur les transporteurs varie selon l'affectation des sommes en question : affectées au désendettement du BACEA, elle en réduirait les charges financières à venir (ordre de grandeur de 130 000 € par an par tranche de 10M€ de désendettement, soit un impact de 0,07% sur le niveau annuel des dépenses du BACEA pour un désendettement de 100M€) mais ne pourrait induire une diminution sensible des redevances de navigation aérienne ; affectées à l'aménagement de la TAC pour les passagers en correspondance, elles financeraient 100% de la mesure puisque la baisse de produit attendue du réaménagement est estimée à 60M€ et contribueraient également pour 20M€ par an au désendettement du BACEA.

Les effets induits par la mise en œuvre de cette mesure d'exonération seraient, selon la FNAM, pour ce qui concerne les compagnies aériennes françaises, de :

20 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'amélioration du résultat,

20 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'investissement et la formation,

20 M€ qu'elles se proposent de répercuter en baisse des tarifs, induisant un trafic incrémental de 40 000 passagers.

2.2 Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) : contenir son évolution

La préoccupation exprimée par les participants (FNAM, CISTAF, UAF) concerne une éventuelle pérennisation de cette taxe qui a été créée pour financer les seuls besoins des riverains situés à proximité des aéroports en matière d'insonorisation et qui a vocation à s'éteindre une fois les besoins satisfaits. Un aménagement du classement des aéroports pour adapter les tarifs de la taxe à la baisse est requis par la FNAM et l'UAF tandis que le CISTAF évoque de plus le gel du nombre d'ayant-droits et du développement urbain dans les zones exposées.

La DGAC confirme que les taux sont adaptés aux besoins de chaque aéroport. La baisse de tarif est notamment envisageable pour les aéroports de Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Strasbourg et Toulouse, mais une hausse significative est inévitable pour les aéroports parisiens (qui représentent les 3/4 de la taxe). Le secteur attend une fixation des tarifs pour chaque aéroport la plus faible possible au regard du strict besoin d'insonorisations. Il est également important que la fixation du plafonnement ne soit pas trop basse pour que le produit puisse être intégralement consacré à la mission d'insonorisation. Les participants représentant le transport aérien expriment leur opposition au plafonnement, imposé par le Gouvernement, du reversement du produit de la TNSA aux aéroports, ainsi qu'une hausse des tarifs applicables ; ils préconisent un recours à l'emprunt gagé sur les recettes futures.

2.3 Taxe de solidarité (TS) : le transport aérien français ne doit pas être le seul contributeur

Le transport aérien est le seul mode de transport auquel est demandé un effort financier pour financer la contribution française aux objectifs du Millénaire. Une augmentation substantielle (+12,7%) des tarifs a été instaurée en avril 2014 pour faire face à des besoins de financement croissants. Les représentants des transporteurs et de leurs personnels (FNAM, SCARA, CISTAF) sont unanimes pour demander que l'assiette de la taxe soit élargie afin d'en réduire le poids pour le transport aérien. L'élargissement au mode concurrent – ferroviaire à grande vitesse – est une des mesures propres à rétablir des conditions de concurrence équitables. Le CISTAF va plus loin en envisageant un élargissement à d'autres secteurs économiques (pétrole, banques..) et une réforme de l'assiette afin de taxer au prorata du bénéfice et non du chiffre d'affaires.

L'argumentaire développé unanimement par les membres du groupe repose sur la constatation que l'extension de la contribution à d'autres pays économiquement développés n'a pu être obtenue, alors qu'elle était considérée comme allant de soi lors de son instauration. La non concrétisation de cette attente se traduit par une charge substantielle supplémentaire qui pèse en tout premier lieu sur les compagnies françaises.

L'impact budgétaire d'une telle mesure est neutre pour le BACEA ainsi que pour le budget général puisque le Fonds de Solidarité pour le Développement serait abondé par des recettes équivalentes au manque à gagner entraîné par la baisse des tarifs pour l'aérien.

Sur la base d'une répartition des prélèvements sur le transport aérien et le transport ferroviaire à grande vitesse de trois quarts/un quart, la FNAM estime les effets induits, pour ce qui concerne les compagnies aériennes françaises, de :

20 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'amélioration du résultat,

20 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'investissement et la formation,

13 M€ qu'elles se proposent de répercuter en baisse des tarifs, induisant un trafic incrémental de 25 000 passagers.

Une telle mesure peut donc être qualifiée d'un impact fort et d'un effet rapide.

Une répartition 50/50 avec un autre secteur ou un élargissement non seulement au ferroviaire mais également aux services d'autobus amplifierait les effets bénéfiques pour le transport aérien.

2.4 Taxe d'aéroport (TAP) : la réformer en réduisant les coûts qu'elle doit couvrir

La taxe d'aéroport constitue à la fois le plus important des prélèvements fiscaux spécifiques au transport aérien, celui pour lequel la contribution du pavillon français est la plus forte et enfin un

motif de forte préoccupation dans la recherche de compétitivité des transporteurs et des aéroports car ses tarifs sont fixés pour couvrir 100% des dépenses de sûreté ainsi que des dépenses de sécurité/environnement qui sont fréquemment financées en tout ou partie par la puissance publique ailleurs dans le monde et le sont quelquefois sous forme de redevances.

Plusieurs problématiques ont été évoquées à travers les propositions formulées par les participants :
- Introduire une dégressivité, voire un plafonnement de la quote-part attribuée au financement des frais généraux relatifs à cette mission

- Faire prendre en charge une partie des dépenses de sûreté par l'Etat pour limiter les dépenses de sûreté à la charge des transporteurs

Les nouvelles dispositions réglementaires adoptées au niveau européen impliquent des investissements importants des aéroports au cours des cinq années à venir, investissements dont le coût sera imputé à la taxe d'aéroport, nécessitant une augmentation des tarifs de la taxe. Or, la situation économique du secteur est difficile, les coûts supportés sur les aéroports français en matière de sûreté très supérieurs à ceux que connaissent les transporteurs sur les aéroports européens¹⁷. Ceci a conduit l'UAF et la FNAM à proposer la prise en charge de manière exceptionnelle par l'Etat des dépenses occasionnées par le déploiement de nouveaux matériels. La FNAM pour sa part définit l'objectif à atteindre comme étant une réduction de 25% des dépenses supportées par les transporteurs consécutive à une prise en charge équivalente par l'Etat, afin de se rapprocher de la situation médiane des pays de l'OCDE.

Les nouveaux standards (libéralisation de l'emport des liquides, aérosols et gels, nouveau contrôle des bagages de soute au standard 3) induisent de nouveaux matériels, des dépenses de génie civil et des moyens humains (recrutement, formation). Les besoins financiers sont estimés à plusieurs centaines de M€ à engager à court terme.

Les transporteurs estiment que sur la base d'une prise en charge par l'Etat à hauteur de 30M€ par an des coûts relatifs aux investissements en matériels, les effets induits seraient, pour ce qui concerne les compagnies aériennes françaises, de :

10 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'amélioration du résultat,

10 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'investissement et la formation,

10 M€ qu'elles se proposent de répercuter en baisse des tarifs, induisant un trafic incrémental de 40 000 passagers.

Il s'agit d'une mesure forte et d'actualité, compte tenu du calendrier prévu pour l'implantation des nouveaux matériels. Sa mise en œuvre implique toutefois une intervention du budget de l'Etat pour un impact somme toute limité à l'échelle de la TAP : la prise en charge éventuelle de 30M€ par l'Etat est à rapprocher du montant annuel de 765 M€ (2014) correspondant aux coûts de sûreté.

- Dé-péréquation de la taxe d'aéroport

La majoration de la taxe d'aéroport de 1,25 € par passager est reversée aux aéroports de classe 3 et à ceux non éligibles à la taxe d'aéroport (trafic inférieur à 5000 passagers) en situation de besoin de financement pour couvrir leurs coûts de sûreté et de sécurité. Malgré ce reversement équivalent à 100M€, un déficit cumulé de financement subsiste pour l'ensemble de ces aéroports, estimé à environ 40 M€ à la fin de l'année 2014. La FNAM et le CISTAF promeuvent la suppression de cette majoration qui pénalise la compétitivité des grands aéroports et le passage de 40 à 60% de la réduction faite pour les passagers en correspondance. L'UAF, quant à elle, plaide pour une baisse de la majoration.

¹⁷ Le rapport du CGEDD, se fondant sur le benchmark réalisé par le consultant A.D. Little, chiffre à 35% l'écart en défaveur des aéroports français de plus de 1 million de passagers (évaluation hors coût du contrôle d'accès en zone réservée), soit respectivement 43% pour les aéroports parisiens et 21% pour les aéroports régionaux.

La suppression de la péréquation nécessiterait une hausse importante des tarifs de la TAP sur une cinquantaine d'aérodromes de classe 3 dont le tarif théorique d'équilibre est supérieur à 30 € par passager embarqué, voire plus. Les aérodromes non assujettis à la taxe d'aéroport se trouveraient sans source de financement fiscale. Pour les uns, comme pour les autres, la suppression de la majoration compromettrait leur survie.

La diminution de la pression fiscale sur les compagnies aériennes, serait générale si une compensation pouvait être trouvée ailleurs. Ainsi, elle serait ciblée sur les transporteurs fréquentant les grands aéroports si la compensation se faisait par la hausse des tarifs sur les petits aérodromes.

Sur la base d'une prise en charge par l'Etat à hauteur de 50M€ (la moitié de la péréquation), la FNAM évalue les effets induits, pour ce qui concerne les compagnies aériennes françaises, à :

16 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'amélioration du résultat,

16 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'investissement et la formation,

18 M€ qu'elles se proposent de répercuter en baisse des tarifs, induisant un trafic incrémental de 70 000 passagers.

En conclusion, ce dispositif ne serait viable économiquement qu'avec une prise en charge par l'Etat et/ou les collectivités territoriales, à un niveau substantiel ; en l'absence de cette prise en charge, la survie d'un certain nombre d'aérodromes est compromise et leur fermeture pourrait s'imposer.

- *Elargir l'assiette de la taxe d'aéroport à l'ensemble de la communauté aéroportuaire*

Les transporteurs du SCARA, les membres du CISTAF ainsi que l'UAF évoquent la contribution des activités économiques implantées sur l'aéroport comme moyen de réduire les prélèvements sur les transporteurs. L'UAF mentionne également à ce titre l'aviation d'affaires.

Compte tenu de l'importance du produit de la taxe d'aéroport, 900M€ prélevés sur les seuls transporteurs aériens, élargir l'assiette à tous les acteurs/parties prenantes du développement d'un transport aérien sécurisé (aviation d'affaires, transitaires, assistants en escale, hôtels, boutiques etc.) pour mutualiser l'effort financier et réduire la contribution des transporteurs est une proposition qui emporte une adhésion forte mais se heurte à des difficultés. Déterminer le périmètre géographique et sectoriel des entreprises qui seraient soumises à une taxe sur le chiffre d'affaires est délicat. En outre, la création d'une nouvelle taxe à faible rendement sur les entreprises n'irait pas dans le sens de la politique actuelle en matière de fiscalité. L'impact pour les transporteurs n'est pas évalué, mais la prudence est de mise pour éviter effets induits par la répercussion éventuelle de la taxe sur les transporteurs (augmentation des tarifs d'assistance par exemple).

- *Passage sous redevance d'une partie des coûts actuellement couverte par la taxe d'aéroport*, plus précisément les coûts dits de sécurité liés aux services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA) et de service de prévention du péril animalier (SPPA): la FNAM considère cette proposition comme une étape intermédiaire avant l'instauration d'une déductibilité de la TVA sur l'ensemble de ces dépenses des gestionnaires d'aéroport liées aux missions financées par la TAP.

L'impact de cette proposition déjà ancienne de la profession est important. Placer la totalité des dépenses dans le champ d'application de la TVA permettrait d'économiser 190M€ par an. Limitée aux aspects SSLIA et SPPA, l'impact positif atteindrait 40M€ pour l'ensemble des transporteurs, correspondant à l'économie de TVA sur des dépenses de 200M€.

Outre que cette question nécessite une vérification juridique sur la portée des analyses déjà menées et non favorables à ce stade, ce dispositif se heurte aux mêmes difficultés que celui de la dé-péréquation de la taxe d'aéroport, puisqu'il réduit globalement la facture pour les transporteurs mais l'accroît pour ceux qui fréquentent les petits aérodromes, du fait du niveau de la redevance ainsi créée. Sa mise en œuvre induirait également un coût pour les finances publiques, évalué à 40M€.

2.5 Taxe sur la valeur ajoutée pour le transport domestique : baisser son taux

Toute compagnie aérienne effectuant du transport intérieur est redevable de la TVA, qu'elle soit établie au sens fiscal ou non en France. La TVA doit être facturée au consommateur final. Le taux réduit étant passé de 5,5% à 7% au 1^{er} janvier 2012 puis de 7% à 10% au 1^{er} janvier 2014, ces augmentations affectent plus particulièrement les transporteurs français dont la part de marché dépasse 80% sur le transport intérieur métropolitain, ce qui amène le CISTAF à proposer un retour à l'ancien taux.

La FNAM estime, sur la base d'une répartition du trafic entre pavillon français et pavillon étranger, les effets induits pour ce qui concerne les compagnies aériennes françaises, à un total de 75M€ dont 25 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'amélioration du résultat, 25 M€ qu'elles se proposent de consacrer à l'investissement et la formation, 25 M€ qu'elles se proposent de répercuter en baisse des tarifs, induisant un trafic incrémental de 140 000 passagers.

Le coût budgétaire de la mesure atteindrait plus vraisemblablement 90M€, si l'on tient également compte de la contribution des compagnies étrangères, ce qui représente un effort substantiel des finances publiques.

D'une manière générale, la question des taxes reste une préoccupation constante de l'ensemble des parties prenantes. Dans ce contexte, l'idée de mettre en place une éventuelle taxe supplémentaire sur les passagers pour financer la liaison CDG-Express est vivement repoussée par les transporteurs et leurs personnels, convaincus néanmoins du caractère indispensable d'une liaison de qualité entre l'aéroport et la ville, inexistante aujourd'hui.

III. Redevances

3.1 Redevances aéroportuaires : limiter leur évolution notamment en revenant à la caisse unique pour ADP

Les transporteurs français, exerçant leur activité principalement à partir de leurs bases situées en France, sont ainsi particulièrement sensibles à la compétitivité des aéroports français au regard de leurs coûts et de leur qualité de service. En termes de coûts, la performance des aéroports français se situe nettement dans la moyenne haute européenne. Or, certains aéroports européens parmi les plus importants, Londres et Amsterdam, en concurrence avec ADP pour le trafic en correspondance, ont récemment décidé la modération de leurs redevances pour les prochaines années, démarche qui implique une meilleure maîtrise des dépenses. Ces évolutions obligent à repenser les questions de redevances aéroportuaires en France et plus largement l'approche de la régulation économique des aéroports.

Plusieurs pistes ont été présentées par les membres du groupe de travail qui concourent à un objectif commun, partagé tant par les transporteurs que par les exploitants d'aéroports, celui de limiter l'évolution des redevances, voire d'instaurer un moratoire pour deux ans (FNAM) en maîtrisant mieux les coûts, en tenant mieux compte de la contribution des transporteurs (qualifiés d'« apporteurs d'affaires » par le SCARA) à l'économie des aéroports et en révisant les procédures

de régulation (action également mentionnée par le CISTAF). Trois axes ressortent de ces propositions :

- Limiter l'évolution des redevances aéroportuaires en régulant le montant des investissements et en améliorant le dialogue entre les aéroports et les compagnies

Les transporteurs estiment que les coûts d'investissement des exploitants sont quelquefois peu maîtrisés du fait d'un système de consultation des transporteurs et d'une régulation insuffisante. Pour les transporteurs, il faut revoir en profondeur les processus des commissions consultatives économiques (Cocoéco) et des contrats de régulation économique (CRE) afin de les rendre plus transparents et permettre un réel partage des enjeux (FNAM), de rendre obligatoire la fourniture d'informations plus complètes et d'imposer que l'évolution des redevances aéroportuaires prenne en compte la situation des compagnies aériennes (SCARA).

Si la mise en place d'un système d'audit systématique des investissements apparaissait comme un mécanisme très lourd, l'Etat pourrait avoir davantage recours à une expertise extérieure pour l'élaboration des contrats de concession et des CRE, notamment via ses services techniques qui ont des compétences sur les capacités aéroportuaires ou en faisant appel au CGEDD. Cela pourrait être fait plus souvent, par exemple lorsque l'avis des usagers réunis en commission consultative économique alerte l'Etat sur le bien-fondé d'un investissement ou d'un programme d'investissements.

Pour cette mesure, de faible coût, c'est à moyen-long terme que son effet se fera sentir.

- Equilibre entre périmètre régulé et périmètre non régulé

Depuis 2011, ADP est régulé selon un système de caisse aménagée, dans lequel les activités commerciales et immobilières de diversification très rentables ne sont pas prises en compte dans la rentabilité du périmètre régulé. La rentabilité de celui-ci a donc mécaniquement baissé de 6,4% en 2010 à 3,4% en 2011, permettant une hausse théorique importante des redevances si l'objectif est que la rentabilité atteigne le coût du capital (estimé dernièrement autour de 6%).

Or, on constate que tous les autres grands aéroports européens sont en caisse unique ou, lorsque ce n'est pas le cas, font profiter l'activité de transport aérien des bénéfices des autres activités. Un retour à la caisse unique pour ADP, décision du ressort du ministre des transports est compatible avec la réglementation européenne, qui laisse le choix du système de régulation aux Etats membres sous réserve du respect des règles de transparence et de non-discrimination imposées par la directive 2009/12/CE.

L'impact pour l'ensemble des transporteurs aériens présents sur les plates-formes parisiennes est très substantiel puisqu'il se traduirait par un gel des redevances aéronautiques et potentiellement à terme par une baisse de celles-ci.

En effet, sur la base des comptes 2013, une hausse des redevances de l'ordre de 230 M€ (soit environ 25%) aurait été nécessaire pour obtenir une rentabilité égale au coût moyen pondéré du capital (CMPC) sur le périmètre régulé dans le schéma actuel, tandis que cet objectif serait atteint en caisse unique à redevances identiques.

L'option alternative consistant à reporter sur le périmètre régulé une part d'au moins 50% des bénéfices du périmètre non régulé permettrait d'atteindre grosso modo le même objectif.

Dans un second temps, la croissance des activités non régulées, sauf à ce qu'elle ne se maintienne pas au rythme actuel, bénéficiera à due concurrence au transport aérien en permettant une baisse des redevances.

A cet égard, il y a lieu de s'inspirer des processus de régulation économiques mis en place à Amsterdam, mais également des concessions des commerces dans les gares en France.

Cette mesure de retour à la simple caisse, ou à défaut à une caisse aménagée qui répartit mieux la valeur créée par la situation monopolistique d'ADP, est très avantageuse pour les compagnies aériennes, sans risque majeur pour le patrimoine de l'Etat ni la viabilité financière d'ADP. Sa mise en

place pourrait intervenir pour le prochain CRE d'ADP (2016/2020). ADP, pour sa part a indiqué être loin de partager cette évaluation.

- Gel du versement des dividendes à l'Etat actionnaire pour limiter la hausse des redevances

Pour le SCARA, l'augmentation des dividendes versés par ADP à ses actionnaires représente une charge supplémentaire pour les transporteurs français, susceptible d'avoir un effet néfaste sur toute la chaîne de valeur. Il estime qu'il conviendrait donc de geler ce versement de dividendes.

ADP, société anonyme cotée en bourse, soumise au code du commerce et dont le capital est détenu à environ 49% par des entités autres que l'Etat, procède à une distribution annuelle de dividendes, à hauteur de 60% du résultat net annuel (50% avant 2013). Limiter la distribution de dividendes aux actionnaires d'ADP pénaliserait ses actionnaires.

Les textes de régulation actuels ne permettent pas de modérer les redevances en diminuant le versement de dividendes. En effet, le régulateur doit apprécier le niveau de rentabilité opérationnelle du périmètre régulé – indépendant du montant de dividendes versés – au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) selon une méthode financière appliquée à tous les secteurs et dans toute l'Europe. Il ne semble donc pas opportun de modifier ces grands principes pour introduire un mécanisme artificiel sur les dividendes.

Limiter la distribution de dividendes uniquement pour l'Etat n'est pas légal ; la mesure n'est donc pas praticable.

D'autres propositions ont également été formulées pour mieux maîtriser les coûts. Ainsi Air France et ADP entendent réfléchir ensemble aux moyens d'améliorer le fonctionnement du hub pour réduire les surcoûts, faire évoluer la structure tarifaire des redevances et améliorer la qualité de service des passagers en correspondance. L'UAF estime important de favoriser le déploiement des nouvelles technologies – celles innovantes permettant le traitement automatisé du parcours passagers - et des nouvelles méthodes d'exploitation qui génèrent des économies. Toutes les parties prenantes se doivent d'agir dans ce sens.

3.2 Autres redevances aéronautiques : diminuer la charge de la RSTCA sans nuire au financement de la navigation aérienne

Au-delà du champ aéroportuaire, les transporteurs aériens (FNAM et SCARA) et leurs organisations syndicales (CISTAF) appellent également de leurs vœux une meilleure maîtrise des coûts de la DGAC, susceptible d'avoir un effet positif sur les niveaux des redevances de navigation aérienne comme de certification et de surveillance.

- Etablir un moratoire, à défaut indexer au maximum l'évolution des redevances de contrôle aérien sur l'inflation et l'évolution du trafic. Geler les redevances de certification et de surveillance.

L'objectif visé est de geler le niveau des redevances de navigation aérienne, ou à défaut limiter leur évolution à celle de l'inflation et de geler toute augmentation des redevances de surveillance en encourageant les baisses.

Pour la navigation aérienne, il faut noter que le plan de performance de la DGAC prévoit sur la période 2015-2019 :

- un relèvement du taux des redevances de route de +6,4% en 2015, de 0,7% en 2016, un gel sur 2017 et 2018 et une légère baisse de -0,7% en 2019, soit une augmentation moyenne de +1,4% /an de 2014 à 2019 ;
- une baisse moyenne des redevances terminales de -1.3% /an.

Les taux prévus sont donc modérés pour le contrôle en route et avantageux pour le contrôle terminal. Un gel des redevances n'est admissible que dans les limites liées aux règles européennes de construction des taux unitaires de redevances de navigation aérienne en fonction des coûts prévisionnels et du trafic. Baisser les taux des redevances par rapport au niveau d'équilibre prévu aurait pour effet de réduire les recettes, amenant donc à geler l'investissement, ce qui n'est pas envisageable compte tenu de la modernisation nécessaire des systèmes et des installations, ainsi que cela a déjà été présenté de façon détaillée aux compagnies aériennes et concerté avec les organisations syndicales.

Pour les opérateurs français, le gel des redevances de navigation aérienne conduirait à une économie globale cumulée sur la période de 5 ans proche de 50 M€.

Par ailleurs, le PLF 2015 prévoit une baisse des redevances de certification et de surveillance de 20%. Celle-ci représente environ 9 M€ d'économie pour les transporteurs français.

En conclusion, s'agissant de la navigation aérienne, la mesure de gel n'aurait qu'un impact limité en termes de compétitivité ; en revanche, l'impact opérationnel et social en serait fortement négatif.

– Diminuer progressivement les effets des règles de péréquation pour la RSTCA

Les coûts pour l'usage des installations et des services mis en œuvre par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne, notamment les services fournis à proximité des principaux aérodromes, sont couverts en métropole par un taux unique quel que soit leur trafic, ce que permet le règlement européen applicable. Cette méthode revient à permettre le financement des services sur les petits aérodromes par l'excès de recettes perçues sur les grands aéroports mais rompt la relation entre le coût réel du service rendu et le montant de la redevance. Cette péréquation est considérée par certains comme dommageable à la compétitivité du hub de Paris-CDG et profitant à certains aérodromes fréquentés uniquement par des transporteurs à bas coûts. Certains autres transporteurs s'alarment du risque de déséquilibre que sa suppression entraînerait.

Pour la DGAC, la création d'une tarification par groupes d'aéroports est également compatible avec le cadre européen, mais impose des adaptations et obligations complexes quant au respect des exigences européennes relatives à la couverture des coûts. Divers scénarios ont été examinés avec les transporteurs, allant d'un scénario « sans péréquation » à des scénarios de péréquation partielle entre trois groupes d'aérodromes. Tous se traduiraient sur les petits aérodromes par des augmentations importantes des taux unitaires qui pèseraient sur l'équilibre souvent fragile de l'économie des dessertes aériennes régionales.

L'impact de la suppression de la péréquation est positif pour tous les transporteurs desservant les plus grands aéroports, mais réduit pour ceux desservant aussi les plus petits ; il est négatif pour ceux desservant seulement les plus petits.

Clairement, la suppression brutale de la péréquation en matière de redevances de contrôle d'approche semble compliquée à mettre en œuvre. En revanche, des économies sont attendues des actions menées par la DGAC avec le regroupement d'approches, les fermetures de tours de contrôle et la suppression de services techniques locaux. Ces économies doivent conduire à une réduction progressive des effets de la péréquation. La profession souhaite participer au pilotage de ces évolutions.

IV. Questions sociales

Le différentiel de charges sociales entre la France et la quasi-totalité des pays européens constitue un enjeu important de compétitivité pour les transporteurs français afin de lutter le plus possible à armes égales avec leurs concurrents. Les démarches du gouvernement pour préciser le cadre

juridique applicable aux compagnies basées avec le décret du 21 novembre 2006¹⁸ et les poursuites engagées ont contribué à assainir le marché mais le périmètre concerné reste restreint, notamment car certains transporteurs aménagent leur exploitation pour ne pas avoir à appliquer le droit social français.

De nouvelles mesures d'application plus larges ont donc été étudiées. Elles sont de deux natures, agir sur le niveau des charges sociales, lutter contre les comportements illégaux.

4.1 Baisser le niveau des charges sociales

S'agissant des charges sociales, deux propositions ont été émises par les membres du groupe :

- Réduction des charges sociales pour les travailleurs mobiles

Le Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) mis en place par le gouvernement étant de portée limitée pour les transporteurs aériens, la question s'est posée de mesures alternatives ayant des effets équivalents, consistant à appliquer à l'activité internationale un taux réduit de charges patronales, c'est-à-dire à une part estimée à 80% des heures de vol des navigants.

Cette mesure proposée par la FNAM s'inspire du modèle maritime. Au demeurant, on ne peut qu'observer que ces deux modes de transport présentent des modes de fonctionnement très différents. D'ailleurs, la comparaison avec le modèle maritime a ses limites, dans la mesure où le secteur maritime dispose d'une caisse de sécurité sociale dédiée ; de plus, la création d'un second ENIM ne s'inscrit pas dans l'évolution actuelle des régimes sociaux. Cette mesure pose également des difficultés budgétaires ; en effet, elle fait perdre des recettes aux régimes obligatoires (sécurité sociale et CRNPAC) et sans effet sur une diminution des prestations, elle devrait être financée par un autre biais. Cette piste paraît peu praticable.

L'étude d'une mesure de type CICE applicable au transport aérien, prenant en compte la présence d'effectifs salariés qualifiés et rémunérés au-delà de 2,5 fois le SMIC et la forte exposition du secteur à la concurrence internationale pourrait être entreprise.

- Création d'une contribution applicable à toutes les compagnies ayant une activité régulière sur le territoire français.

On constate aujourd'hui le très fort développement de compagnies qui proposent des tarifs particulièrement bas conséquence notamment d'un dumping fiscal et social. Il paraît dès lors légitime de réfléchir, comme le proposent le SCARA et le CISTAF, à mobiliser le levier fiscal afin de neutraliser une part de ce dumping. Sur le plan des principes, cette contribution, annuelle, serait due par les compagnies qui exploitent, au moins, un vol intérieur programmé une fois par semaine, 10 semaines dans l'année. L'assiette de cette contribution pourrait être proche, sous réserve d'un examen plus avancé de la faisabilité tant juridique qu'opérationnelle, d'une notion de chiffre d'affaires réalisé en France dont les charges acquittées dans les différents Etats membres de l'Union Européenne seraient déduites.

A cette fin, il convient que les administrations et les acteurs concernés conduisent à brève échéance une réflexion en vue de soumettre au Parlement l'instauration d'une telle contribution au plus tard dans le cadre des prochaines lois financières de l'automne 2015.

Sachant que toutes les compagnies aériennes ayant une base (établissement) sont supposées payer leurs charges sociales au taux français, le différentiel pour le personnel navigant basé serait alors de zéro ; le dispositif n'aurait de sens que pour celles qui n'ont pas de base ou qui ont, dans ces bases, du personnel navigant détaché qui relève de la législation sociale de l'Etat membre d'origine.

Cette contribution serait une imposition de toute nature. Il conviendra de déterminer la destination de cette contribution et les modalités de contrôle et de recouvrement, a priori fort complexes.

¹⁸ qui a défini pour la première fois la notion de base d'exploitation dans le transport aérien permettant l'application des règles sociales françaises aux personnels navigants aux personnels dédiés à l'exploitation de cette base

Une expertise interministérielle doit être conduite afin de valider la faisabilité d'une telle disposition. A cette fin pourrait être créé un groupe de réflexion réunissant partenaires du transport aérien et administrations.

4.2 Lutter contre les comportements illégaux

Pour que soit respectée la législation en matière de droit du travail, les membres du CISTAF estiment nécessaires de la renforcer.

- Création d'un outil législatif pour interdire l'emploi des faux indépendants

Le recrutement de pilotes, avec obligation pour eux de s'établir en travailleur indépendant a été constaté chez certains transporteurs à bas coûts européens qui de ce fait, s'affranchissent du paiement des charges sociales. Or, si le statut de personnel navigant, travailleur indépendant est en France reconnu par le code des transports dans son article L. 6521-1¹⁹, ses obligations n'y sont pas précisément définies. En effet, le travailleur indépendant doit satisfaire, sous peine de requalification de son contrat commercial en contrat de travail, aux conditions d'absence de lien de subordination juridique avec son ou ses donneurs d'ordre et respecter notamment toutes les formalités déclaratives auprès des organismes consulaires, des registres professionnels, des organismes de protection sociale et des services fiscaux dans le pays où il est établi.

Il conviendrait d'utiliser la voie législative pour préciser la définition du personnel navigant travailleur indépendant dans le code des transports, la différenciation juridique entre salarié et travailleur indépendant étant de nature jurisprudentielle. Cette définition serait également à prévoir dans le cadre européen. Parallèlement, les contrôles des transporteurs mais également des autres opérateurs qui recourent à l'emploi de faux indépendants doivent être activement poursuivis. Dans cet objectif, une réflexion doit être menée sur une procédure OCLTI centrée sur les problématiques sociales et sécurisée.

- Etablir la lutte contre le travail illégal dans le transport aérien comme une priorité

La mesure proposée par le CISTAF est déjà en application. Sur la base du décret du 21 novembre 2006, des actions de contrôle des compagnies à bas-coûts disposant d'un établissement ont été diligentées pour vérifier que celles-ci ne contournaient pas les règles sociales et qu'elles ne recouraient pas abusivement au détachement de salariés pour exercer une activité pérenne sur le territoire. La quasi-totalité de ces compagnies a fait l'objet de contrôles ; des procédures pénales ont été engagées ; certaines d'entre elles ont fait l'objet d'un jugement en première instance ou en appel, favorable au ministère public et d'autres ont fait l'objet de condamnations définitives.

Plusieurs situations ont ainsi été régularisées, soit par affiliation des salariés aux régimes français, soit par modification de l'organisation opérationnelle des transporteurs.

Il convient de poursuivre ces actions. Le secteur aérien est déjà le secteur d'activité le plus contrôlé dans le domaine du travail dissimulé. Le classer en tête des priorités de lutte contre le travail illégal ne devrait pas créer de difficulté.

En revanche, la proposition de doter la CRPNPAC de moyens spécifiques en cette matière apparaît inappropriée tant en termes d'efficacité, dans la mesure où il ne serait pas envisageable qu'elle dispose de moyens aussi puissants que les services ad hoc, qu'en termes de coût supplémentaire auquel il n'est pas opportun de l'exposer.

¹⁹ « Est navigant professionnel de l'aéronautique civile toute personne exerçant de façon habituelle et principale, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ... »

V. Sûreté : simplifier sa gouvernance et contenir ses coûts

Tandis que le paragraphe sur la taxe d'aéroport traite de la question du financement des coûts de la sûreté et de la sécurité, plusieurs propositions s'attachent à la simplification de la réglementation et à la gouvernance de la sûreté.

- Simplification réglementaire des mesures de sûreté

La simplification de la réglementation française en matière de sûreté est un objectif mis en évidence par l'UAF et le rapport fait au CSAC par la mission sur la simplification. Il convient de supprimer les textes actuels devenus obsolètes ou redondants avec les textes européens et éviter toute surinterprétation des textes européens (pas de mesures nationales plus strictes que les exigences européennes).

Cet objectif est en passe d'être atteint, car sur la période 2012-2014, la DGAC a refondu l'ensemble de sa réglementation, en regroupant dans deux arrêtés dits "de base" (public et restreint du 11 septembre 2013) l'ensemble des règles de niveau arrêté, organisé ces arrêtés comme la réglementation européenne, et remplacé les anciens textes par des nouveaux, afin de fournir une version consolidée.

Au-delà, il importe de rappeler que la réglementation sûreté est d'origine essentiellement européenne et que la Commission soumet continuellement aux Etats membres de nouvelles normes (small amendements, packages, réglementations spécifiques sur les détecteurs de traces d'explosifs (ETD) ou les liquides, aérosols et gels (LAG)...), malgré les appels à la stabilité formulés en permanence par la France.

L'application de mesures plus strictes que la réglementation est, quant à elle, encadrée par Bruxelles et doit faire l'objet d'une déclaration, d'une communication aux autres Etats et d'une justification (4 critères : pertinence, objectivité, non-discrimination et proportionnalité). La France se caractérise par un nombre très réduit de MSM ("**more stringent measures**") par rapport aux autres EM. Le surcoût induit est généralement faible. Ces MSM doivent être distinguées des mesures d'application de la réglementation européenne, rendues nécessaires lorsque par exemple la réglementation UE institue une obligation de résultats et non de moyens.

La simplification reste et doit rester un objectif permanent de la DGAC ; la mesure n'est donc pas source d'importantes économies pour les usagers.

- Remettre à plat la gouvernance de la sûreté, dégager les bonnes pratiques nécessaires à une plus forte maîtrise par les aéroports des dépenses de sûreté

C'est effectivement un constat unanime fait par la profession (FNAM, SCARA, UAF) et l'administration que la maîtrise des coûts passe par la rationalisation de la gouvernance et une réflexion commune sur les bonnes pratiques.

Sur la gouvernance, on notera que la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation civile en France est éclatée entre plusieurs administrations, mais également entre acteurs privés et publics, facteur d'appauvrissement de la gouvernance (réactivité limitée, difficultés à établir une doctrine stable et continue, coûts élevés etc.). Au Canada, une seule agence est chargée de la doctrine, de la réglementation et de la mise en œuvre des mesures de sûreté.

La proposition du SCARA d'étudier la faisabilité de la mise en place d'une structure unique apparaît intéressante sous réserve d'examiner toutes formes de gouvernance et d'organisation au-delà de la seule création d'une agence.

En parallèle, il est indispensable d'identifier les bonnes pratiques nécessaires à une plus forte maîtrise par les aéroports des dépenses de sûreté. Le parangonnage réalisé par le CGEDD témoigne d'une moindre productivité des systèmes de sûreté implantés sur les aéroports français vis-à-vis de

leurs homologues européens²⁰. Le constat peut être fait que la DGAC, responsable devant les instances européennes de l'application de la réglementation, n'est pas en mesure actuellement de procéder ex ante à la validation de l'organisation des contrôles ni à la vérification de l'adéquation des investissements prévus au respect de la réglementation et à l'activité de l'aéroport. On notera que de plus, l'évolution des tarifs de la taxe n'est pas l'objet de consultations entre prestataires et usagers au sein des commissions consultatives.

A court terme, un meilleur suivi de l'application de la réglementation par les aéroports pourrait être assuré à moindre frais par une petite unité de la DGAC disposant d'un budget pour mener des audits réguliers sur les aéroports, identifier les surcoûts et inciter à leur suppression. A cela s'ajoute la problématique des mesures décidées localement sans qu'en soit mesuré l'impact financier. Un guide des bonnes pratiques devrait être défini en collaboration avec l'UAF.

En conclusion, l'impact de ces différentes mesures reste difficile à chiffrer mais il est certainement appréciable à plus long terme pour un coût de mise en œuvre raisonnable. Leur mise en œuvre suppose une forte remise en cause des pratiques en place depuis une longue période. La création d'un organisme unique chargé de la gouvernance ne pourrait découler que d'une volonté politique forte. La Commission interministérielle de sûreté aérienne (CISA), dépendant du Premier ministre, serait probablement l'organe ad hoc pour entériner le principe d'une telle réflexion et déterminer l'entité chargée d'effectuer une étude et de présenter des propositions.

VI. Environnement : vers un système mondial pour les émissions de gaz à effet de serre

Outre les questions relatives aux nuisances sonores aéroportuaires traitées dans le chapitre des taxes, les propositions en matière d'environnement concernent les émissions de gaz à effet de serre. Cette proposition du CISTA s'inscrit dans le contexte d'une concurrence équitable avec les transporteurs mondiaux que l'Europe devrait mieux défendre.

- Non-application des mesures ETS dans l'attente d'un système mondial sous l'égide de l'OACI

En octobre 2013, l'OACI a décidé l'élaboration d'un système mondial de compensation des émissions de CO₂ au moyen de mesures basées sur le marché (MBM) ; les principes devront être finalisés en 2016 pour une mise en œuvre en 2020. En avril 2014, l'Union européenne a adopté un règlement qui limite – jusqu'en 2016 – le champ géographique d'application du dispositif ETS au seul périmètre intra-européen à l'exclusion des régions ultrapériphériques.

La DGAC note que le règlement européen a été adopté difficilement et que les conditions d'application finalement retenues sont moins contraignantes que le système d'origine²¹. Le maintien au-delà de 2016 du champ géographique limité pourrait être soutenu par la France, mais il n'est pas envisageable de proposer la suppression du dispositif avant la mise en place du dispositif mondial (Global MBM) prévue pour 2020.

En conclusion, renoncer aux mesures ETS au niveau européen dans l'attente de mesures prises au niveau mondial sous l'égide de l'OACI est impraticable. Les mesures européennes adoptées in fine limitent au mieux les risques de concurrence déloyale.

²⁰ Cette estimation est réalisée en se fondant sur des indicateurs relatifs aux investissements réalisés, au nombre de poste de contrôle, aux effectifs nécessaires pour armer des postes d'inspection filtrage, aux temps d'attente mesurés, nombre d'accès à la zone réservée, au nombre de passagers traités par PIF, durée de validité des titres de circulation...

²¹ Décision européenne d'avril 2014 favorable aux transporteurs français : pas d'impact de l'ETS sur le coût de la continuité territoriale avec les DOM français et pas d'impact sur la concurrence entre destinations touristiques (République dominicaine par rapport aux Antilles françaises, Maurice vis-à-vis de la Réunion)

VII. Concurrence et droits de trafic : lier l'ouverture des marchés à la loyauté de la concurrence

La partie du rapport consacrée au diagnostic a montré de quelles armes bénéficiaient les transporteurs du Golfe pour faire du transport aérien le fer de lance du développement de leurs Etats d'origine. C'est pour continuer à défendre le pavillon français contre leurs demandes récurrentes d'ouverture de nouvelles fréquences que transporteurs comme organisations syndicales ont formulé des propositions.

- Conditionner les nouvelles attributions de fréquences aux compagnies du Golfe et l'octroi de droits de trafic aux compagnies extra-communautaires au respect de règles équivalentes à celles s'imposant aux opérateurs européens dans le champ social et fiscal

La question du développement des compagnies du Golfe figure depuis plusieurs années au nombre des préoccupations de la DGAC. En décembre 2012, le Gouvernement a décidé de ne plus attribuer de droits de trafic aux compagnies du Golfe sans une étude au cas par cas au niveau interministériel. En novembre 2013 a démarré un dialogue de la Commission européenne avec les pays du Golfe dans le but d'accroître la transparence et de préserver une concurrence loyale entre transporteurs. La France soutient l'initiative de la Commission avec les pays du Golfe.

Le niveau des droits de trafic accordés lors des négociations d'accords aériens par la France est en fonction de la loyauté de l'environnement concurrentiel. En revanche, les accords aériens ne peuvent faire obstacle à l'application par chaque pays contractant des législations fiscales et sociales de droit commun qui lui sont propres.

Sur cette question des droits de trafic, les exploitants d'aéroports ont une position différente car soucieux de développer leur mission de desserte du territoire et de développement des emplois.

Seule une attitude coopérative des pays du Golfe sur la concurrence loyale et l'absence de préjudice sur les liaisons directes du pavillon français permettrait d'envisager une posture moins rigide en matière de droits de trafic, conditions qui ne sont pas réunies aujourd'hui.

Le maintien de cette approche est donc pleinement justifié car cette mesure conduit à éviter, pour le transport aérien français, pour chaque attribution d'une fréquence quotidienne long-courrier :

- une perte de marge de l'ordre de 25 M€
- une perte d'emplois de l'ordre de 250 emplois basés.

Cette mesure pourrait être accompagnée d'une démarche de sensibilisation de la Commission européenne.

VIII. Concurrence et aides d'Etat

- Transparence et strict encadrement des aides marketing des aéroports

La question de l'encadrement des aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes divise la profession qui regrette que ces aides publiques bénéficient à ses concurrents étrangers. Les pouvoirs publics ont manifesté leur attachement au développement des transporteurs à bas coûts en France qui participent au dynamisme du transport aérien sur les aéroports régionaux comme sur les grandes plates-formes nationales tout en veillant à ce que ce développement se poursuive dans des conditions de concurrence loyale et équitable.

Les nouvelles lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes, publiées le 4 avril 2014 ne prévoient désormais des aides aux compagnies aériennes que dans des conditions très restrictives assorties d'une quadruple limitation : par objet (ne concerne que le lancement de nouvelles liaisons), par nature (seulement sous forme d'abattement de redevances aéroportuaires), en intensité (50% d'abattement au maximum) et en durée (3 ans au maximum).

Le cadre juridique est posé ; l'objectif poursuivi par la Commission est d'éviter les distorsions de concurrence et le développement, à coups de subventions, de courants de trafic non pérennes et d'infrastructures non rentables dans des zones relativement bien desservies.

Pour mettre en œuvre ces nouvelles lignes directrices, la DGAC a notifié à la Commission européenne des projets de régimes cadres nationaux (actuellement en discussion), préparé une série d'outils pratiques (tableurs, plan d'affaires, calculs incrémentaux) destinés à faciliter la notification des aides et entamé une campagne générale d'information et d'échange avec les aéroports pour les aider, le cas échéant, à sécuriser leurs projets.

La mesure souhaitée est en place et fait l'objet d'une forte mobilisation des services de la DGAC. On devrait observer une limitation progressive des aides marketing versées par les aéroports à des transporteurs à bas coûts européens qui devront désormais se faire dans des conditions économiquement soutenables (démonstration d'opérateur en économie de marché) et donc une forte réduction des distorsions de concurrence.

A également été soulevée la question du versement de ces aides sur des comptes off shore. Le groupe n'avait ni les moyens ni le temps d'en faire une analyse ; il serait certainement utile de faire examiner cette question par les services compétents de l'administration française.

IX. Concurrence et droits des passagers : éviter que le nouveau règlement ne conduise à des charges excessives

La question des droits des passagers est un enjeu de compétitivité à double titre. Les montants d'indemnisation prévus dans le transport aérien excèdent de loin ceux pratiqués par le mode concurrent qu'est le train à grande vitesse, contraire au principe de concurrence équitable. Par ailleurs, les révisions en cours de la réglementation font peser une menace sur la viabilité des services aériens.

Ceci conduit tant les transporteurs que leurs organisations syndicales à proposer la mesure suivante :

- Homogénéiser les droits européens des voyageurs dans le transport aérien et le transport ferroviaire

Suite à la décision Sturgeon de 2009 assimilant retard et annulation pour l'indemnisation des passagers, la Commission européenne a présenté en mars 2013 une proposition de modification du règlement (CE) n° 261/2004 (qui prévoit aujourd'hui une indemnisation des passagers retardés allant de 250 à 600 € selon les distances à parcourir). Le Parlement européen a voté, quant à lui, le 4 février 2014 un texte très favorable aux passagers aériens avec une prise en charge des passagers pendant 5 nuits en cas de « circonstances extraordinaires » (3 nuits dans le projet du Conseil), une indemnisation à partir de 3 h de retard (application de la jurisprudence Sturgeon), l'obligation pour les transporteurs de s'assurer contre les conséquences des dépôts de bilan. A l'automne 2014, le processus de décision sur ce texte²² n'a pas encore abouti.

La position défendue par la France et qu'elle continuera à défendre dès la réouverture des débats est la suivante :

²² L'alignement du régime d'indemnisation sur le ferroviaire en instituant une indemnisation proportionnelle au prix du billet a été écarté par la Commission, le Parlement européen et 27 Etats sur 28.

- l'indemnisation à partir d'une arrivée retardée de 5h, 9h ou 12h selon les distances parcourues (retard et annulation étant assimilés) ;
- l'indemnisation uniquement sur demande du passager ;
- pas de traitement particulier pour les correspondances manquées ;
- pas d'assimilation du no show sur un tronçon de voyage à un refus d'embarquement ;
- la limitation de la durée de la prise en charge des passagers à 3 nuits.

Il faut noter l'incertitude totale qui pèse sur le texte final, alors que l'impact de telles mesures est potentiellement considérable sur le long terme car évalué à plusieurs millions d'euros pour l'ensemble des compagnies françaises.

TROISIEME PARTIE :

AGIR VITE TANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS

Les parties précédentes ont clairement montré, d'une part, l'importance hautement stratégique pour la France de disposer d'un transport aérien national fort pour lui permettre de conserver et développer ses ambitions dans la compétition européenne et mondiale et, d'autre part, le déclin que connaît le transport aérien français depuis de trop nombreuses années, sans qu'aucun retournement de tendance n'apparaisse.

La France ne peut assurément pas se permettre de laisser progresser cette dégradation. Plus on attend, plus celle-ci s'aggravera. L'heure est grave et cruciale, en effet plus tard aura lieu la réaction, plus importantes seront les mesures à prendre. Par inévitable conséquence, elles seront encore plus difficiles à décider et donc plus difficiles à mettre en œuvre.

Le groupe de travail a été pleinement conscient de la situation générale des finances publiques nationales. Pour autant, il apparaît qu'**une absence rapide d'intervention de l'Etat se traduira par une perte accrue de compétitivité du transport aérien français**, voire une spirale véritablement dangereuse conduisant à une diminution drastique d'activité et son corollaire en termes de licenciement en masse des employés de ce secteur. Le coût pour la nation sera alors beaucoup plus élevé et, si l'échéance n'est pas immédiate, cette spirale peut se précipiter.

Cette situation impose d'**adopter sans plus attendre les mesures présentant les impacts les plus forts ou les plus rapides, y compris des mesures mettant le budget de l'Etat à contribution**. En effet, le secteur du transport aérien français mérite bien, à l'instar de nombreux autres qui bénéficient de l'implication financière de la France, le soutien de l'Etat. Cela permettra que les transporteurs aériens français ne soient plus autant pénalisés qu'actuellement par rapport à leurs principaux concurrents européens, qui eux bénéficient dans leurs pays d'implantation de la prise en charge de certaines dépenses, et ne sont pas soumis aux mêmes charges. Il n'est pas trop tard, mais il faut agir vite.

I. Un objectif permanent et prioritaire, stabiliser et simplifier les réglementations

Le secteur du transport aérien fait l'objet d'une évolution quasi permanente des règles qui lui sont applicables, qu'elles soient de nature opérationnelles, comme celles émanant de l'AESA, ou d'origine économiques.

Les transporteurs aériens français sont tenus de respecter nombre de normes et de procédures, issues de textes d'origine européenne ou française, touchant notamment la sécurité, les personnels navigants, les passagers aériens ou la sûreté. En parallèle, les exploitants d'aéroport doivent également se conformer à de nombreux dispositifs réglementaires. De nouvelles dispositions ou des évolutions de dispositions anciennes sont élaborées régulièrement, ce qui se traduit par une complexité accrue pour leur mise en œuvre, source de coûts supplémentaires. **Promouvoir la simplification est une mesure primordiale**, y consacrer à court terme des moyens humains est indispensable afin que la profession puisse bénéficier au plus vite d'importantes économies de coûts.

Il convient notamment de donner suite, dans les délais les plus brefs possibles, aux mesures examinées dans le cadre du Conseil Supérieur de l'Aviation Civile. **Le CSAC pourrait ainsi être chargé d'une mission spécifique de mise en œuvre de mesures de simplification**, avec si nécessaire l'appui

du secrétariat d'État auprès du Premier ministre chargé de la réforme de l'État et de la simplification. Pour que la démarche soit efficace, un calendrier ambitieux, c'est à dire rapide, précisant les différentes étapes doit être établi.

II. Des mesures urgentes de court terme

1. Affecter au budget annexe « contrôle et exploitation aériens » (BACEA) la totalité des recettes de la taxe de l'aviation civile (TAC)

La contribution du budget général de l'Etat au financement du transport aérien a considérablement fondu depuis quelques années et ce mouvement va encore s'amplifier avec une décroissance vers environ 25 M€ en fin de la période 2015-2017 dont la discussion budgétaire vient de commencer. Pour autant, la quotité de la TAC revenant au budget général restera à un niveau beaucoup plus élevé de 88 M€ pour 2015, soit plus du triple. Ainsi, alors que le secteur du transport aérien français traverse une période particulièrement difficile, il est devenu un contributeur net au budget de l'Etat, sans même prendre en compte les produits des impositions générales (IS, TVA,...).

De surcroît, le secteur contribue déjà largement à l'objectif national d'aménagement du territoire, au travers des mécanismes internes de péréquation financière relatifs notamment aux secteurs du contrôle aérien et de la sûreté.

La première urgence apparaît donc de procéder à la suppression de cette situation dès le budget 2015, afin **que les prélèvements spécifiques sur le transport aérien, du moins ceux résultant de la TAC, restent directement affectés à ce secteur.**

L'abandon de la quotité reversée au budget général constituera un geste fort et significatif du Gouvernement envers les transporteurs aériens. Il est indispensable et permettra, outre un léger desserrement des contraintes financières du BACEA, le financement d'une mesure très attendue par les transporteurs, celle de l'exonération de TAC pour les passagers en correspondance, présentée ci-après.

Cet effort financier de l'Etat n'est évidemment pas négligeable au regard de la situation générale des finances publiques, mais il ne constitue pas un effort démesuré par rapport à de très nombreux autres soutiens sectoriels. De surcroît, les finances publiques auraient beaucoup plus à perdre dans un scénario de déclin ou de disparition du transport aérien français, car en l'absence de réaction forte et rapide le pire est pratiquement certain.

2. Exonérer les transporteurs de la TAC au titre des passagers en correspondance

Exonérer de la taxe de l'aviation civile les transporteurs aériens au titre des passagers en correspondance, c'est adopter pour cette taxe le même principe que celui retenu en 2005 pour la contribution de solidarité. En effet, lors du vote de cette dernière, le législateur a voulu éviter l'impact destructeur qu'aurait sur le fonctionnement du hub de Paris une taxation des passagers en correspondance alors que ce n'est pas le cas sur les plates-formes concurrentes. Poursuivre cet objectif est **vital aujourd'hui alors que la concurrence entre plates-formes s'est renforcée et que Paris perd en connectivité au profit des plates-formes européennes** (Amsterdam, Francfort et Londres) **et non européennes** comme les aéroports du Golfe et d'Istanbul.

L'exonération de TAC sur les passagers en correspondance s'impose donc pour remettre la place de Paris au niveau de ses concurrents les plus agressifs. Cette mesure, qui ne doit pas s'accompagner d'un relèvement des taux afin de ne pas pénaliser le transport « point à point », est de toute première importance parce qu'indispensable pour remettre le pavillon français à égalité avec ses concurrents sur ce marché.

3. Contenir la hausse de la taxe d'aéroport (TAP) avec la prise en charge exceptionnelle par l'Etat d'investissements de sûreté

Le coût du matériel respectant les nouveaux standards définis par l'Union européenne concernant l'import de liquides et le contrôle de bagages en soute est estimé à plusieurs centaines de millions d'euros à engager dès 2015, créant des besoins financiers estimés à plusieurs dizaines de millions d'euros par an. Une prise en charge exceptionnelle par le budget de l'Etat dans un contexte économique particulièrement difficile permettrait de contenir la hausse de la TAP pour les années à venir. Et elle serait conforme à ce qui se fait dans d'autres pays, où le financement de la sûreté du transport aérien ne repose pas exclusivement sur le secteur lui-même.

4. Modérer l'évolution des redevances aéroportuaires

Rééquilibrer la chaîne de valeur du transport aérien entre les transporteurs et les exploitants d'aéroports est capital pour enrayer l'affaiblissement du pavillon français. Modérer l'évolution des redevances aéroportuaires des plates-formes françaises est fondamental pour améliorer leur propre attractivité et fidéliser leurs usagers, les transporteurs aériens. Le Gouvernement, s'il veut conserver à l'aérien en France sa place dans l'économie mondiale, se doit de promouvoir une équation « gagnant-gagnant » entre les deux piliers du transport aérien. A court terme, la modération des redevances passe par un dialogue constructif entre l'exploitant et ses usagers, afin d'ajuster au mieux le dimensionnement et la qualité des infrastructures aux besoins des usagers, ainsi qu'en mettant pleinement à profit les outils de régulation existants. **L'examen approfondi des projets d'investissements dans le cadre de la régulation économique doit être poursuivi et élargi pour éviter toute dépense excessive alourdissant inutilement les charges pesant sur les transporteurs.** Cette mesure n'a pas d'impact sur les finances publiques.

Par ailleurs, le contrat de régulation économique d'ADP en vigueur autorise la société à procéder à une augmentation annuelle de ses redevances, fondée sur une convergence de la rentabilité vers le coût moyen pondéré du capital (CMPC) sur le périmètre régulé, qui, dans le schéma actuel, ne prend pas en compte les activités commerciales et immobilières de diversification très rentables ; cette situation d'étanchéité très forte entre un périmètre régulé restreint au minimum et les autres activités de l'exploitant, qui s'avère unique parmi les grands aéroports européens et mondiaux, pèse d'autant plus sur les bilans des transporteurs que leur activité parisienne est proportionnellement plus élevée.

Il apparaît aujourd'hui **nécessaire de rééquilibrer la chaîne de valeur en réintégrant des activités extra-aéronautiques dans le périmètre régulé ou en organisant leur contribution au financement de celui-ci.** Le dynamisme de ces activités repose en effet sur leur chalandise, qui est constituée des passagers apportés par les transporteurs aériens. Une analyse complémentaire s'avère nécessaire pour en préciser les modalités, mais en tout état de cause, cette évolution doit intervenir parallèlement à la préparation du prochain contrat de régulation d'ADP (2016-2020). L'objectif doit résolument être un gel, et à terme une baisse du niveau des redevances, pour autant que continuent à se décliner les modèles économiques en vigueur pour les acteurs en présence.

Cette mesure est particulièrement intéressante pour les transporteurs aériens, au sein desquels les transporteurs français occupent une place privilégiée. Par ailleurs, ADP bénéficiera largement, notamment à CDG, de l'exonération de la TAC pour les passagers en correspondance et gagnera en attractivité par rapport à ses concurrents, ce qui ne devrait donc pas entraîner d'impact négatif sur sa valorisation.

5. Limiter les droits de trafic pour les transporteurs ne respectant pas une concurrence équitable

Il convient de freiner les ambitions des transporteurs de pays leur accordant des aides de toute nature, et qui ne sont pas soumis aux mêmes obligations que les transporteurs européens. Les transporteurs du Golfe déposent notamment des demandes récurrentes d'ouvertures de fréquences supplémentaires au départ des aéroports français pour alimenter leurs « hubs » et ainsi détourner toujours plus de passagers entre la France et l'Asie et font une concurrence déloyale aux transporteurs long-courriers français qui voient leur activité se ralentir, voire des destinations leur devenir inaccessibles. **Cette attention toute particulière portée à l'équité depuis fin 2012 doit être résolument poursuivie.**

Elle doit être poursuivie tant que l'Europe n'aura pas abouti dans son dialogue avec les pays du Golfe, instauré dans le but d'accroître la transparence et de préserver une concurrence loyale entre transporteurs, initiative soutenue par la France.

Une fois cette concurrence rendue équilibrée, une reprise dans l'allocation de nouveaux droits de trafic devra tenir compte de la situation que présentera alors le pavillon français et de la nécessité de ne pas appauvrir la connectivité aérienne directe de la France avec les pays tiers.

Cette mesure est contestée par les exploitants des principaux aéroports de province. Si leur désir d'élargir la palette des destinations qu'ils peuvent offrir pour leur propre bénéfice et celui des territoires qu'ils servent est légitime, force est de constater que la nécessité de redonner au pavillon français des forces pour affronter la nouvelle compétition mondiale prime dans la période, et ce d'autant plus que la situation de ces aéroports n'est pas mise en péril en différant de quelques années la satisfaction de leurs demandes.

6. Assurer une vigilance maximale sur le respect des normes sociales et fiscales françaises par les transporteurs étrangers

Le maintien de conditions de concurrence équitables est indissociable de la liberté d'établissement et du libre accès au marché. Une vigilance maximale des pouvoirs publics est requise, s'agissant notamment du **contrôle de l'acquittement de la TVA** au taux réduit de 10% sur le transport intérieur et du contrôle des transporteurs disposant d'un établissement pour **vérifier l'application des règles sociales françaises et l'absence de recours abusif au détachement de salariés**. Une réflexion doit être menée afin d'élaborer une procédure de l'Office central de lutte contre le travail illégal (OCLTI) centrée sur les problématiques sociales et sécurisée. Il conviendrait que l'OCLTI élabore, en lien avec les autorités compétentes, une méthodologie permettant de procéder aux contrôles et de qualifier les infractions en matière sociale.

Une cellule de coordination permanente des administrations chargées des différents contrôles (Affaires sociales, Travail, Police, Gendarmerie, Fisc et Douanes) pourrait également être mise en place à la DGAC.

Enfin, il conviendrait aussi de faire la chasse à certaines pratiques discutables telles que le versement de subventions publiques dans des paradis fiscaux.

III. Des mesures tout aussi importantes à décider très rapidement pour le moyen terme

1. Sortir le transport aérien de l'assiette de la taxe de solidarité

La contribution du secteur aérien aux Objectifs du millénaire²³ dépasse désormais 1,3 milliard €. Pour accroître les ressources disponibles, les tarifs de cette taxe spécifiquement française, instaurée par la loi de finances rectificative pour 2005, ont été augmentés de 13% au 1^{er} avril 2014. Aucun autre mode de transport n'a été soumis à un tel prélèvement.

Le transport aérien français ne peut plus supporter cette taxe dans l'environnement ultra concurrentiel qui est désormais le sien. Pour autant, il n'est pas plus envisageable de mettre à contribution les autres modes de transport qui doivent eux aussi faire face à des difficultés spécifiques et à une concurrence accrue.

Aussi il est proposé **que désormais la taxe de solidarité repose sur une autre assiette.**

Afin de rester fidèle à la philosophie d'origine de cette taxe, il est proposé que son assiette repose désormais sur le secteur de la grande distribution. Aujourd'hui les citoyens sont, d'une certaine façon, plus en relation avec l'ensemble de la planète en consommant quotidiennement qu'en voyageant occasionnellement. L'importance du chiffre d'affaires de ce secteur, environ 310 milliards d'euros en 2012, peut permettre la mise en place d'une contribution spécifique sans le fragiliser et sans impacter le consommateur final.

De plus ce secteur, dont l'activité n'est pourtant pas délocalisable et très peu soumise à la concurrence étrangère, bénéficie très largement du CICE. Il n'est donc pas illogique qu'indirectement il permette à un autre secteur économique confronté à de réels enjeux de compétitivité d'être allégé.

Par ailleurs, il est aussi proposé que le secteur bancaire, notamment grâce à l'augmentation du plafond de la part de la taxe sur les transactions financières (TTF) qui est affectée au développement, puisse contribuer au financement des actions qui bénéficient de cette taxe de solidarité.

Ce transfert de charge n'affecterait en rien les finances publiques.

2. Dégager les bonnes pratiques nécessaires à une plus forte maîtrise des dépenses de sûreté

Les dépenses de sûreté représentent une part significative des charges supportées par les transporteurs aériens quand dans d'autres pays la charge de ces mesures régaliennes est partagée avec l'Etat. A leurs propres dépenses s'ajoutent le financement à 100% des services et matériels mis en œuvre par les exploitants d'aéroport pour satisfaire leurs obligations réglementaires. Le

²³ Les Objectifs du millénaire pour le développement sont 8 objectifs adoptés en 2000 à New-York par 193 Etats membres de l'ONU qui sont convenus de les atteindre en 2015 : réduction de l'extrême pauvreté et de la mortalité infantile, lutte contre les épidémies dont le SIDA, accès à l'éducation, promouvoir l'égalité des sexes...

traitement actuel des questions de sûreté ne permet pas d'exercer un contrôle approfondi sur l'opportunité et l'adéquation des investissements et de l'organisation des services des aéroports, organisation souvent moins efficace qu'à l'étranger selon le CGEDD.

Le rapport que vient de remettre le CGEDD contient à l'évidence de nombreuses propositions intéressantes et il importe qu'elles soient très rapidement examinées en vue de prises de décisions porteuses d'effets dans les plus brefs délais.

L'élaboration d'un guide de bonnes pratiques, assorti de la mise en place d'une procédure d'audits de la sûreté en aéroports et de contrôle de l'application des recommandations émises, voire d'une charte de bonne gouvernance, constituerait notamment une première étape indispensable et d'application immédiate.

3. Elargir l'assiette de la TAP à l'ensemble de la communauté aéroportuaire

Nombreuses sont les entreprises exerçant leur activité dans l'enceinte de l'aéroport qui bénéficient d'un transport aérien sécurisé (aviation d'affaires, transitaires, assistants en escale, hôtels, boutiques etc.) sans contribuer au financement de la sûreté et de la sécurité. Modifier l'actuelle assiette de la TAP pour les faire contribuer, sans naturellement les mettre en difficulté, permettrait d'alléger la charge pour les transporteurs aériens, à condition toutefois que les partenaires nouvellement imposés ne répercutent pas cette augmentation de leurs charges sur les transporteurs aériens.

4. Atténuer l'impact des charges sociales dans le secteur du transport aérien

La démarche du CICE apparaît mal ajustée aux entreprises du transport aérien. Pour tenir compte de la forte exposition du secteur à la concurrence internationale qui est redevable de charges sociales beaucoup moins fortes que les transporteurs français, la **mise en place d'un mécanisme complémentaire au CICE prenant en compte les salaires versés aux effectifs rémunérés au-delà de 2,5 fois le SMIC** s'avérerait le dispositif le plus porteur, mais sa constitutionnalité nécessite d'être vérifiée.

En revanche, l'idée de créer une contribution applicable à toutes les compagnies ayant une activité régulière sur le territoire français, qui viserait à compenser une partie du dumping fiscal et social, porte une innovation très intéressante pour rééquilibrer les conditions de concurrence dans le cadre de mêmes marchés. Il est donc vivement recommandé d'en pousser l'analyse dans les plus brefs délais possibles en chargeant un groupe d'experts d'en étudier les modalités en vue de soumettre au Parlement l'instauration d'une telle contribution au plus tard dans le cadre des prochaines lois financières de l'automne 2015.

5. Interdire l'emploi des faux indépendants

L'emploi de plus en plus fréquent par des transporteurs aériens de faux indépendants commande un renforcement de la législation applicable au transport aérien.

Le statut de personnel navigant, travailleur indépendant est en France reconnu par le code des transports dans son article L. 6521-1, mais ses obligations n'y sont pas précisément définies. Il conviendrait donc d'**utiliser la voie législative pour préciser la définition du personnel navigant**

travailleur indépendant dans le code des transports. Mieux définir ce statut permettra également de protéger les personnels qui peuvent avoir à le choisir légitimement.

6. Passer sous redevance une partie des dépenses financées par la TAP

Considérer les coûts dits de sécurité liés aux services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA) et de service de prévention du péril animalier (SPPA) comme engendrés par un service rendu aux transporteurs et non par un service d'intérêt général permettrait le financement par une redevance et l'entrée de ces dépenses dans le champ d'application de la TVA, se traduisant par une économie annuelle de 40M€ pour les transporteurs aériens.

Cependant, ce passage sous redevance se traduirait sur certains petits aérodromes par des augmentations importantes des coûts de touchée, impossibles à accepter par les transporteurs concernés. Une analyse plus approfondie apparaît donc nécessaire avant que l'idée puisse être véritablement retenue.

IV. Assurer un indispensable suivi des mesures à prendre

A l'évidence, les enjeux sont considérables pour le secteur car le risque de mortalité à court terme des entreprises françaises du secteur est bien réel. Le cas d'Alitalia dont l'avenir est désormais dans les mains de ses actionnaires du Golfe, doit inspirer de sérieuses craintes aux responsables politiques.

Pour une plus grande efficacité, il conviendra, une fois les arbitrages réalisés, que soit assuré, sous une forme à définir, par l'ensemble des parties prenantes aux réflexions menées dans le cadre du groupe de travail, le suivi de la mise en place des mesures et le respect du calendrier.

Il conviendra également que la profession poursuive ses efforts de rationalisation de son exploitation, de simplification de son corpus conventionnel et de productivité afin que les efforts accordés par la collectivité nationale soient complètement porteurs d'un renouveau et d'une pérennité du transport aérien français.

Annexes

- ***Lettre de mission***
- ***Liste des participants au groupe de travail***

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

*Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le

26 JUIN 2014

Monsieur le Président,

Dans un contexte de croissance régulière du transport aérien mondial, les transporteurs aériens français disposent d'atouts mais rencontrent également de sérieuses difficultés face à la concurrence étrangère grandissante.

Il m'est donc apparu indispensable de dresser un constat le plus large possible de cette situation et de le partager avec toutes les parties prenantes.

Il vous reviendra donc d'évaluer les atouts de nos compagnies aériennes, d'identifier leurs priorités de développement au regard des enjeux nationaux, pour assurer à ces transporteurs un positionnement adapté et durable dans la chaîne de valeur du secteur. La question des charges pesant sur le transport aérien fera l'objet d'un examen tout particulier.

Cette réflexion procèdera d'une analyse comparative avec la situation des principaux transporteurs aériens étrangers, prenant en compte la probable perspective d'un accroissement progressif de la libéralisation du transport aérien au plan mondial et de la concurrence que celle-ci entraînera.

Des orientations stratégiques partagées devront pouvoir être dégagées de vos travaux, qui permettront de guider les acteurs économiques du secteur dans leurs actions futures.

Je vous remercie d'avoir bien voulu accepter de présider le groupe de travail que j'ai souhaité mettre en place pour mener cette réflexion. Ce groupe comprendra des représentants des principales parties prenantes : transporteurs aériens, organisations syndicales, aéroports et administrations. La DGAC vous apportera tout le concours nécessaire pour mener à bien ces travaux, dont je souhaite les résultats pour la fin du mois d'octobre prochain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Bruno LE ROUX
Président du Groupe SRC
Député de la Seine-Saint-Denis
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Frédéric CUVILLIER

Liste des participants au groupe de travail

M. Bruno LE ROUX, député de Seine-Saint-Denis, Président du groupe SRC à l'Assemblée nationale
Mme Julie DUMONT, conseillère parlementaire au groupe SRC
M. Jérôme TAILLÉ-ROUSSEAU, Secrétaire général adjoint du groupe SRC

Organisations syndicales

M. Yves DESHAYES (SNPL)
M. Geoffroy BOUVET (CISTAF)
M. Pascal MATHIEU (CISTAF/CGC)
Mme Fatiha AGGOUNE (CISTAF/FO-SNPNC)

Transporteurs aériens et exploitants d'aéroports

M. Alain BATTISTI, Président FNAM
M. Laurent MAGNIN (FNAM/XL Airways)
M. Pascal de IZAGUIRRE (FNAM/Corsair)
M. Guy TARDIEU (FNAM)
M. Pierre-Olivier BANDET (AIR FRANCE)
M. Philippe DANDRIEUX, Président SCARA
M. Jean-François DOMINIAK (SCARA EUROPE AIRPOST)
M. Jean-Pierre BES (SCARA)
M. Philippe PASCAL (ADP)
M. Jean-Michel VERNHES, Président UAF
M. Marc ROCHET (FNAM)

Ministère chargé de l'Economie

M. Nicolas RIEDINGER (DG Trésor)
M. Arnaud SOLIGNAC (DLF)

Ministère chargé de la Santé et des Affaires sociales

M. Brice LEPETIT (DSS)

Direction Générale de l'Aviation Civile

M. Patrick GANDIL, Directeur Général
M. Paul SCHWACH, Directeur du Transport aérien
M. Pierre-Yves BISSAUGE, directeur adjoint
M. Philippe AYOUN, DTA/SDE
Mme Laurence COLOMB de DAUNANT, DTA/SDE
M. Edouard GAUCI, DTA/SDT
M. Gérard RUCAY, DTA/MDT
M. Serge BILLIOTET, DTA/SDA
Mme Michelle DESJARDINS, SG Adjoint

La DGAC a assuré les fonctions de rapporteur du groupe de travail.