

LE TRANSPORT AERIEN : UN SECTEUR STRATEGIQUE

L'aérien est un secteur **fortement pourvoyeur d'emplois et créateur de richesse**, mais il se distingue aussi par son importance stratégique : **à la fois vitrine et trait d'union avec l'étranger, il constitue un outil au service de l'influence et de la souveraineté d'un pays**. Dans un moment où le pavillon français rencontre de grandes difficultés pour faire face à ses concurrents, c'est une partie de l'influence française qui se joue.

Un levier à fort potentiel pour l'économie française

Les compagnies aériennes en France emploient directement **78 000 personnes et génèrent 12 milliards d'euros de richesse/an (Air France est le premier employeur privé d'Ile-de-France)**. Au total, le transport aérien français emploie environ 600 000 personnes de manière directe ou indirecte.

Plus généralement, le pavillon français contribue chaque année au PIB de la France à hauteur de 20 milliards d'euros si on ajoute l'ensemble de la valeur créée autour des aéroports et des services associés, pour lesquels les compagnies jouent le rôle « d'apporteurs d'affaires ». Enfin, on évalue que le secteur contribue indirectement à une partie de l'activité touristique française, générant ainsi 13,4 milliards d'euros, correspondant à 208 000 emplois.¹

Le **transport aérien est aujourd'hui en plein boom grâce aux marchés des pays émergents** : avec un taux de croissance moyen de 5%, le chiffre de 3 milliards de passagers a été dépassé en 2013 (le trafic aérien double tous les 15 ans depuis l'après-guerre). Si les transporteurs des pays émergents bénéficient du taux de croissance le plus important (+13% de trafic pour le Moyen-Orient en 2014²), l'Europe n'est pas totalement en reste et conserve une place stratégique (+5,7 % en 2014³) dans la croissance du trafic mondial.

Toutefois, la situation est inquiétante pour la France, dont les parts de marché ne cessent de baisser : malgré une hausse du nombre de passagers au départ des aéroports français, celles-ci sont passées **de 54.3% en 2003, à 45.6% en 2013**. Alors qu'on évalue que la prise en charge **d'un million de passagers** supplémentaires aboutit, in fine, à la création de **4000 emplois (1000 emplois directs et 3000 indirects⁴)**, le pavillon français est en train de passer à côté des marchés de demain.

L'aérien, bras armé de la souveraineté et de l'influence d'un pays

Malgré un **essoufflement du modèle de la « compagnie porte-drapeau » avec la libéralisation du secteur et la mondialisation de l'activité, le transport aérien reste un outil d'influence et de souveraineté**.

L'émergence progressive des compagnies du Golfe et la diminution des parts de marchés des compagnies françaises sur le long-courrier entraînent une baisse des liaisons directes vers les zones desservies par ces nouveaux-entrants. Air France a, par exemple, stoppé ses vols vers les Seychelles, **induisant une perte de connectivité ainsi qu'une dépendance exclusive aux transporteurs étrangers** pour certaines de ses destinations traditionnelles.

¹ Compétitivité du transport aérien français : rapport du groupe de travail / Novembre 2014

² Communiqué IATA du 5 février 2015

³ Id.

⁴ Cf. note n° 1

Au-delà des créations de richesses et d'emplois, beaucoup plus importantes sur les liaisons directes que sur les liaisons indirectes (le Conseil international des aéroports estime qu'une hausse de 10% de la connectivité directe d'un pays induit une augmentation du PIB/habitant de 0,75 %.), **les enjeux sous-jacents de la connectivité d'un pays au reste du monde concernent donc directement sa souveraineté et son rayonnement.** Cet élément est d'autant plus important que si le transport mondial était en pleine croissance entre 2004 et 2013, **la connectivité directe de l'Europe avec ses voisins étrangers a diminué de 7% dans le même temps.**

Les pays émergents ont bien compris que l'absence de compagnies nationales constituait une source de vulnérabilité et ont décidé d'y investir beaucoup de moyens : la montée en puissance de Turkish Airlines et de la RAM en Afrique, ou des compagnies du Golfe en Asie et en Europe, sont les parfaits exemples de l'importance prise par le transport aérien dans les stratégies de diplomatie économique de ces pays.

Une indispensable stratégie d'Etat

Dans un rapport publié en septembre, **la Cour des comptes estime que « le Transport Aérien ne peut pas s'affranchir d'une stratégie nationale »**⁵. A l'inverse de nombreux pays, comme l'Allemagne (« *Luftverkehrskonzept* »), la France est donc aujourd'hui en retard sur beaucoup d'Etat-membres de l'Union européenne, mais aussi et surtout, de très nombreux pays émergents.

Ce constat s'ajoute aux multiples rapports existants, restés sans suite ou presque, et confirme la nécessité pour l'Etat de prendre des décisions urgentes **d'allègement des charges et taxes** qui pèsent spécifiquement sur le transport aérien, **d'instaurer une compétition équitable** (compagnies du Golfe et Low Cost au sein de l'Union Européenne) et de mettre en œuvre **une lutte efficace contre le travail « illicite »** (travailleurs détachés et faux indépendants).

Sans la structuration d'une stratégie nationale visant à redonner un cap et des marges de manœuvres aux compagnies et à leurs salariés, l'aérien tricolore s'éteindra progressivement et rejoindra les nombreux exemples étrangers de disparition du pavillon national (SwissAir, Malév, Alitalia, etc.) : **il y a donc urgence à agir.**

⁵ Cour des comptes, *L'Etat et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe, une stratégie à élaborer*, septembre 2016.

Transport aérien, six leviers pour relancer le pavillon français

Le 12 septembre 2016, la **Cour des comptes** publiait un **rapport sur l'Etat et la compétitivité du transport aérien⁶** dans lequel elle pointait l'absence de stratégie nationale pour le secteur.

Pourtant, la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui le transport aérien tricolore est grave, et la période qui s'ouvre, décisive pour son avenir. L'émiettement progressif du pavillon français et la baisse du nombre d'emplois dans nos compagnies en sont la preuve : **l'aérien français, outil stratégique d'influence pour toute puissance de premier rang, est menacé de disparition.**

Depuis plusieurs années, alors que le transport aérien mondial connaît une forte croissance, le pavillon français perd des parts de marché. Concurrencé sur le moyen-courrier par des compagnies à bas coût, et sur le long-courrier par les compagnies du Golfe, **le secteur est condamné à terme si des réformes d'ampleur ne sont pas rapidement mises en œuvre.**

En effet, malgré l'urgence de la situation et l'abondance de rapports sur le sujet^{7,8,9,10}, très peu de mesures ont été finalement engagées. Elles sont pourtant clairement **identifiées, respectent l'équilibre des finances publiques et bénéficient du soutien de l'ensemble des parties prenantes** : les entreprises et les salariés du transport aérien, mais aussi les organisations patronales et syndicales représentatives.

Leviers	Mesures proposées	Incidence sur l'équilibre des finances publiques
International & Union européenne		
<p>Rétablir une concurrence équitable avec les compagnies long-courrier : chaque attribution de fréquence long-courrier aux compagnies du Golfe aboutit à la destruction de 250 emplois basés et à une perte de 25 millions d'euros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Geler les droits de trafic pour les compagnies du Golfe ➤ Accentuer la vigilance de la France sur les négociations en cours à ce sujet avec la Commission européenne 	Nulle
<p>Réorienter l'Union européenne pour lutter contre le dumping social : des actions contentieuses ont été lancées contre la France et plusieurs textes européens sont en cours de révision.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Interdire l'emploi de faux indépendants, le <i>pay-to-fly</i>, et créer plus généralement un statut des personnels navigants à l'échelon européen ➤ Encadrer les règles de détachement dans le cadre de la révision de la directive « <i>détachement des travailleurs</i> » (2016/0070) et agir pour durcir les dispositions relevant du règlement CE de coordination des régimes de sécurité sociale entourant l'application de la notion de base d'affectation. ➤ Envisager une stratégie commune avec l'Allemagne sur la lutte contre la fraude au détachement comme cela s'est fait pour le secteur routier. 	Nulle

⁶ Cour des comptes, *L'Etat et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe et une stratégie à élaborer*, septembre 2016

⁷ Éric Bocquet, *Le droit en soute : le dumping social dans les transports européens*, avril 2014

⁸ Bruno Le Roux, *Compétitivité du transport aérien français : rapport du groupe de travail*, novembre 2014

⁹ Jean Bizet, Éric Bocquet, Claude Kern et Simon Sutour, *Concurrence dans le transport aérien : l'indispensable transparence*, novembre 2015

¹⁰ Centre d'analyse stratégique, *Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ?* juillet 2013

Fiscalité		
<p>Répartir plus équitablement le financement de la solidarité internationale : aujourd'hui, le transport aérien français est le seul secteur mis à contribution (200 millions d'euros chaque année environ).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettre en œuvre un moratoire temporaire sur la taxe de solidarité (le montant des réserves d'Unitaid le permettrait) ➤ Sortir le secteur aérien de l'assiette de cette taxe ou élargir l'assiette de cette taxe à d'autres secteurs d'activité 	<p>Nulle à faible</p>
<p>Rééquilibrer le modèle de financement de la sûreté et des nouveaux investissements aéroportuaires.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rationaliser les dépenses de sûreté ➤ Remettre à plat et élargir la taxe d'aéroport à l'ensemble de la communauté aéroportuaire (les investissements de sûreté ne sont pas pris en charge par l'Etat. C'est pourtant le cas dans de nombreux pays européens et aux USA). ➤ Exclure une taxation sur les compagnies aériennes pour financer CDG-Express et proposer un nouveau plan de financement plus équilibré entre toutes les parties prenantes de l'écosystème. 	<p>Faible à modérée selon les modalités choisies</p>
Réglementation & action de l'Etat		
<p>Réorienter la stratégie de l'Etat-régulateur pour plus d'équilibre entre toutes les parties prenantes de l'écosystème.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réviser le cadre de négociation pour les redevances aéroportuaires entre ADP et les compagnies aériennes, ainsi que les modalités de calcul (suppression du principe de « double-caisse ») ➤ Baisser le montant des redevances aéroportuaires 	<p>Faible</p>
<p>Renforcer la lutte contre la fraude et le travail illégal</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Accroître les moyens et élargir les prérogatives de l'OCLTI ➤ Mettre en œuvre un plan de lutte contre le travail illégal, dédié au transport aérien (c'est déjà le cas dans beaucoup d'autres secteurs économiques) 	<p>Faible</p>

Annexe : lexique & définitions

Base d'affectation : se définit comme le lieu où le membre d'équipage commence ou termine normalement son service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de le loger. Ainsi, un pilote qui travaille pour une compagnie ayant son siège en France, mais dont la résidence et la base d'affectation se trouvent en Italie, sera soumis à la législation de sécurité sociale italienne.

DGAC : direction générale de l'aviation civile.

OCLTI : Office central de lutte contre le travail illégal.

Pay-to-fly : programme de carrière en fort développement ces dernières années. Vise à engager, après paiement d'un « ticket » de plusieurs dizaines de milliers d'euros, de jeunes pilotes sans rémunération pour leur permettre d'acquérir plus d'expérience en vol.

Redevances aéroportuaires : redevances payées par les compagnies aériennes aux exploitants d'aéroports (redevance atterrissage, redevance de stationnement et redevance par passager.).

Taxe de l'aviation civile : taxe due par toute entreprise de transport aérien public, son produit est affecté au budget de la DGAC.

Taxe de solidarité : contribution additionnelle à la taxe de l'aviation civile perçue au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement, en vue de contribuer au financement des pays en voie de développement notamment dans le domaine de la santé.

Taxe d'aéroport : taxe due par toute entreprise de transport aérien public, son produit est affecté au financement des services de sécurité et des matériels de contrôle biométriques.

Unitaid : organisation internationale ayant pour mission de trouver de nouvelles méthodes pour prévenir, traiter et diagnostiquer plus rapidement, à moindre frais et plus efficacement le VIH/sida, la tuberculose et le paludisme.

Levier n°1 : rétablir une concurrence équitable avec les compagnies du Golfe

Mesures proposées

- ✓ Conditionner l'accord de la France sur un ciel ouvert entre l'Union Européenne et les Etats Tiers (dont les pays du Golfe) à la mise en œuvre de clauses solides de concurrence loyale
- ✓ Geler les droits de trafic pour les compagnies du Golfe pendant la négociation de l'accord

• Les compagnies du Golfe : un modèle étatique fondé sur un dumping social et fiscal doublé d'un subventionnement massif

Les compagnies du Golfe bénéficient de la position géographique idéale de leurs hubs, à mi-chemin entre l'Europe et l'Asie, et dans une moindre mesure entre l'Europe et l'Afrique, pour capter le trafic en forte croissance à destination du continent asiatique et africain.

Dirigées par des Etats (Emirats Arabes Unis et Qatar) qui voient en l'aérien un moyen très rentable de diversifier leur économie et de gérer l'après-pétrole, ces compagnies profitent d'une fiscalité très favorable et de subventionnements massifs. (prêts sans intérêt, taxes non prélevées, aides d'Etat...). Selon une enquête américaine, les trois compagnies du Golfe, *Emirates*, *Etihaad* et *Qatar Airways*, ont touché plus de 42 milliards de dollars de subventions publiques entre 2004 et 2013, soit une moyenne de 1.4 milliard de dollars/an par entreprise¹¹. Ces subventions constituent une rupture d'égalité de chance et une concurrence déloyale vis-à-vis des compagnies européennes, qui ne peuvent bénéficier de telles aides de leurs Etats.

Par ailleurs, les standards sociaux de ces Etats sont très peu protecteurs et permettent aux compagnies qui y sont implantées d'employer une main d'œuvre étrangère très bon marché et d'être exemptées de charges sociales (aucune charge salariale ou patronale au Qatar par exemple).

Enfin, ces Etats sont les propriétaires de l'ensemble des entités du secteur (aéroports, compagnies aériennes, etc.) et prennent donc en charge tous les investissements qui y sont liés (sûreté, infrastructures, etc.).

• Des dommages importants sur les compagnies européennes et la compétitivité de la France

Les transporteurs du Golfe acheminent de plus en plus de voyageurs vers l'Asie via leurs hubs : le Moyen-Orient n'est pas la destination finale que de 20% des passagers volant depuis la France. Cette situation nuit au développement et même à la pérennité des lignes entre la France et l'Asie : le nombre de fréquences hebdomadaires pour Air France a, par exemple, diminué de 28 % depuis 2008.

¹¹ Rapport des compagnies aériennes American Airlines, Delta Air Lines et United Airlines paru en mars 2015.
Pour plus d'informations : <http://fairskies.org/>

Selon le rapport de Bruno Le Roux sur la compétitivité du secteur aérien français, « chaque attribution d'une fréquence quotidienne long-courrier » aux compagnies du Golfe aboutit à la destruction de 250 emplois basés et à une baisse des marges de 25 millions d'euros¹².

La connectivité de la France avec le reste du monde, et notamment avec l'Asie, ne peut être sous le contrôle et la prédominance des Compagnies du Golfe. Le rayonnement économique, politique et diplomatique de la France dans le monde est menacé.

- **Quels outils pour rétablir une juste concurrence ?**

En juin dernier, le Conseil de l'UE a donné mandat à la Commission européenne pour négocier une libéralisation des services aériens entre l'Europe et les pays du Golfe notamment.

Deux enjeux cruciaux sont au cœur de cette période de négociation, fixée à 3 ans : d'une part, l'application effective du gel des droits de trafic des compagnies du Golfe pendant la durée de la négociation, afin d'assurer la compétitivité du pavillon français ; d'autre part, une vigilance accrue des autorités françaises tout au long des négociations afin de garantir la mise en œuvre de clauses de concurrence équitable, notamment en matière d'aides d'Etat.

Si les compagnies européennes peuvent accepter et gérer la concurrence d'autres opérateurs, elles ne peuvent résister à des Etats. Cette concurrence doit s'exercer sur un terrain équitable, avec des règles cohérentes de part et d'autre.

¹² Rapport du groupe de travail Compétitivité du transport aérien français (Assemblée nationale), présidé par Bruno Le Roux, paru en novembre 2014. Pour plus d'informations : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000658.pdf>

Mesures proposées

- ✓ Durcir et encadrer plus strictement les règles du détachement UE.
- ✓ Envisager une stratégie commune avec l'Allemagne sur la lutte contre la fraude au détachement comme cela s'est fait pour le secteur routier.

Au départ, le détachement de travailleur vise à assurer la libre prestation de services et la libre circulation des travailleurs, en évitant les complications et lourdeurs administratives que représenteraient les nombreux changements d'affiliation, si devait s'appliquer immédiatement et automatiquement la loi du lieu de travail.

Toutefois, profitant des disparités sociales entre Etats-membres, notamment inhérentes à l'élargissement de l'UE, cette pratique s'est progressivement écartée de son objectif initial pour devenir aujourd'hui un outil d'optimisation sociale et de concurrence déloyale.

Si la question du détachement figure au second plan du débat public, les enjeux qui l'entourent sont pourtant vitaux pour de nombreux secteurs économiques, dont le transport aérien. Sans des modifications des règles de coordination des régimes de sécurité sociale et de détachement, le pavillon tricolore, secteur stratégique de l'économie française, pourrait disparaître : il est donc urgent d'agir.

• **Le transport aérien, un secteur d'activité particulièrement exposé au détachement**

Le constat est sans appel : la mobilité inhérente au métier de navigant du transport aérien et la facilité de déplacement des outils de production (les avions) facilite les mécanismes de détournement et complique considérablement les contrôles.

L'arrivée du modèle « Low Cost » dans le transport aérien sur le territoire français s'est faite avec des compagnies européennes qui ont toutes refusé et contesté l'application de la législation de droit du travail et de sécurité sociale française, alors qu'elles y exerçaient une activité stable, continue et habituelle sur le territoire national.

Pour répondre à ce phénomène nouveau, la France s'est dotée d'un arsenal juridique avec la publication dès 2006 d'un décret dédié au transport aérien consacrant la notion de « *base d'exploitation* » comme critère distinctif en matière d'application du droit du travail. Par ailleurs, l'UE, sous la pression du Gouvernement Français notamment, a consacré en 2012 la notion de « *base d'affectation* », comme critère d'affiliation à la législation de sécurité sociale d'un Etat membre.

L'existence de ces critères spécifiques est la conséquence directe d'un phénomène inédit d'optimisation et de fraude dans le secteur : la fraude au détachement. Les contentieux terminés (*easyJet*) ou en cours (*Vueling*, *Cityjet*, *Ryanair I*, *Ryanair II*, *Hermès Airlines*, etc.) pour travail dissimulé et dissimulation d'activité sont d'ailleurs extrêmement nombreux comparé au nombre total de compagnies en activité.

Aujourd'hui encore, des acteurs nouveaux continuent de pénétrer sur le marché en utilisant les règles du détachement pour justifier le paiement des cotisations sociales du pays à partir duquel ils détachent. La compagnie *Norwegian* en France constitue un exemple particulièrement pertinent de ce phénomène et aussi une source d'inquiétude supplémentaire très forte pour tous les acteurs du secteur.

- **Un arsenal juridique renforcé qui reste encore inefficace**

Malgré un arsenal juridique dédié au personnel navigant du transport aérien, ainsi que de nombreuses enquêtes judiciaires ayant abouties à des condamnations pénales en France pour travail dissimulé et dissimulation d'activité, le phénomène continue à prendre de l'ampleur.

Suite à deux plaintes des compagnies *Ryanair* et *Vueling* devant la Commission européenne, la France est menacée d'un recours en manquement pour violation du principe fondateur de l'Union Européenne : la confiance mutuelle entre Etats membres. La Commission Européenne considère que la production d'un formulaire de détachement E101 (devenu A1) a une valeur irréfragable et donc incontestable.

Elément d'inquiétude forte : en l'état actuel du droit, malgré les décisions des tribunaux français qui ont considéré frauduleux les formulaires et bien que le Gouvernement Français ait décidé de maintenir sa position et de se défendre suite aux demandes d'explications de la Commission européenne, les risques de condamnation de la France sont théoriquement élevés.

Sans une action forte des autorités françaises pour changer les règles du jeu, notamment au niveau de l'UE, les chances de survie du pavillon français sont faibles : la France doit donc se mobiliser.

- **Révisions de la directive « détachement » et du règlement de « coordination des systèmes de sécurité sociale » : les 6 propositions du SNPL**

La question du détachement et des règles de sécurité sociale applicables est une question politique majeure à laquelle l'UE s'apprête à répondre par les révisions de la directive n°96/71/CE et du règlement (CE) n°883/2004.

Le SNPL soutient les propositions suivantes de modification :

1- Imposer une durée d'affiliation (12 mois) au régime de sécurité sociale d'un Etat membre avant de pouvoir détacher à partir de cet Etat vers un autre Etat membre de l'Union Européenne.

Avantage : éviter le détachement fictif en France depuis la Pologne, par exemple, de pilotes « français », formés en France et résidant en France.

2- Imposer une obligation d'activité salariée dans l'entreprise d'origine du détaché pendant une durée de 12 mois.

Avantage : éviter le recrutement de pilotes détachés immédiatement.

3- Conditionner les règles du détachement aux entreprises qui cessent effectivement leur activité sur le territoire national après le délai de 24 mois. Le maintien d'activité sur le territoire national au-delà des 24 mois imposera le versement des cotisations sociales dès le 1^{er} jour, et ce, avec majoration.

Avantage : éviter que le détachement ne soit utilisé que pour bénéficier du non-paiement de charges sociales en France pendant 24 mois alors que l'implantation sur le territoire est pérenne dès le départ (effet d'aubaine). Pour rappel, toutes les compagnies aériennes ayant utilisé ce dispositif sont restées sur le territoire après le délai de 24 mois (*Ryanair*, *Vueling*, *easyJet*, etc.).

4- Interdire le recours au détachement pour pallier la saisonnalité du transport aérien ou le remplacement d'un salarié indisponible.

Avantage :

- éviter de recourir au détachement pour pallier la saison IATA été, plutôt que d'embaucher des CDD sous contrat français cotisant au régime français (ex *OpenSkies* qui reçoit chaque Eté le renfort de deux pilotes détachés du Royaume-Uni pour passer le pic d'activité été du transport aérien).
- éviter de recourir au détachement comme outil de gestion des sous-effectifs sous contrat français (Ex : *easyJet* qui remplace les pilotes en indisponibilité temporaire sur les bases françaises par des détachements de pilotes en provenance du Royaume-Uni).

5- En cas de fraude ou de modifications intervenues dans l'activité de l'entreprise, permettre aux autorités nationales d'écarter les formulaires AI.

Avantage : rendre effectifs et efficaces les contrôles et les condamnations pénales prononcées en France en cas de fraude ou de modifications intervenues dans l'activité de l'entreprise (entreprise ayant décidé de rester sur le territoire national et de s'y développer).

6- Réfléchir à la faisabilité d'un quota maximum de salariés détachés en fonction l'effectif total de l'entreprise qui détache

Avantage : s'assurer que l'entreprise qui détache depuis un Etat membre a bien une activité locale. Eviter les « sociétés boîte aux lettres » domiciliées dans les Etats Membres à faible charges sociales.

Mesures proposées

- ✓ Mettre en œuvre un moratoire temporaire sur la taxe de solidarité.
- ✓ Sortir le secteur aérien de l'assiette de cette taxe ou élargir l'assiette de cette taxe à d'autres secteurs d'activité.

- **La taxe de solidarité, une assiette très réduite pour soutenir le développement**

Inscrite dans la loi de finances rectificative de 2005, la taxe de solidarité sur les billets d'avion est une contribution additionnelle à la taxe de l'aviation civile qui finance le Fonds de Solidarité pour le Développement et dont le produit doit notamment servir à soutenir l'organisation *Unitaid* et le Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme. Le niveau de cette taxe a de nouveau été augmenté en avril 2014 de 12.7% et rapporte plus de 200 millions d'euros chaque année. Air France réalise à elle-seule un tiers de la collecte mondiale (63 millions d'euros).

L'aérien est le seul type de transport à être taxé : les transports routier, ferroviaire ou encore fluvial ne sont pas compris dans l'assiette. En outre, à l'exception de la France et de la Corée du Sud, seuls des pays en voie de développement appliquent cette taxe au secteur aérien¹³

Dans son rapport sur la compétitivité du transport aérien de septembre 2016, la cour des comptes livre ainsi la conclusion suivante : « Force est de constater que ce mécanisme de solidarité, sans lien avec le domaine aérien, a perdu de son idéal, que l'exemple de la France n'est pas suivi et conduit à pénaliser le trafic aérien Français »

Au total, la fiscalité pesant sur les entreprises aériennes - taxe de l'aviation civile, taxe d'aéroport et taxe de solidarité - représente aujourd'hui 850 millions d'euros pour les seules compagnies françaises (1,5 milliard si on inclut les compagnies étrangères). Alors que le pavillon français est menacé de disparition, cette situation est devenue intenable, quoi qu'en disent les bénéficiaires des recettes de cette taxe qu'ils qualifient d'« indolore ».

- **Comment rétablir plus d'équité dans le financement des objectifs du millénaire ?**

Le Syndicat National des Pilotes de Ligne soutient en premier lieu un moratoire temporaire sur la taxe de solidarité. Le produit de cette taxe est principalement affecté à *Unitaid*. Or cette organisation a mis en place un processus rigoureux de choix des projets à financer, qui conduit à ne pas utiliser la totalité des ressources. Une suspension de la perception de la taxe de solidarité internationale sur une période de 5 ans ne nuirait en aucune manière à l'action d'*Unitaid*, qui pourrait ainsi consommer ses excédents de trésorerie, estimés à 600 millions d'euros, sans renoncer à ses actions. Si les besoins de financement d'*Unitaid* le nécessitaient, la France pourrait compenser cette suspension de recettes par d'autres modalités de financement, telles qu'une taxe sur les transactions financières (à l'instar de l'Italie et du Royaume-Uni) ou sur les émissions

¹³ Outre la France et la Corée-du-Sud, le Cameroun, le Chili, la République du Congo, Madagascar, le Mali, Maurice, et le Niger ont mis en place des systèmes de taxe équivalents.

de CO2 (suivant l'exemple de la Norvège). Le budget général de l'État pourrait également représenter une source alternative de financement.

Dans un second temps, si la taxe sur les transports aériens était conservée, l'assiette globale de la taxe de solidarité pourrait être élargie à d'autres acteurs pour faire baisser la pression fiscale aujourd'hui trop forte sur l'aérien. Les pistes sont nombreuses :

- élargir l'assiette de la taxe de solidarité à d'autres modes de transports (notamment concurrents, comme les LGV) ;
- élargir l'assiette à d'autres secteurs : banques, assurances, grande distribution (Tascom), etc.

Mesures proposées

- ✓ Rationaliser les dépenses de sûreté et faire participer l'Etat à leur financement
- ✓ Elargir la taxe d'aéroport à l'ensemble de la communauté aéroportuaire, mieux contrôler l'utilisation de cette taxe.
- ✓ Exclure une taxation sur les compagnies aériennes pour financer CDG Express.

• Le financement de la sûreté aéroportuaire en quête d'efficience

Les systèmes de sûreté dans les aéroports, destinés à protéger les biens et les personnes, doivent aujourd'hui être adaptés non seulement à la hausse du trafic, mais également à de nouvelles menaces et à des risques accrus. Par conséquent, les équipements de sûreté aéroportuaire évoluent et nécessitent des financements toujours plus élevés.

Le coût de la sûreté aéroportuaire, estimé à 766 millions d'euros en 2016, est aujourd'hui financé en quasi-totalité par la taxe aéroport, appliquée sur chaque billet. Cette taxe à la charge du passager est fixée à environ 11 euros. Mais, dans un contexte de concurrence exacerbée, les compagnies aériennes ne sont pas en capacité d'augmenter le prix TTC des billets et cette taxe est donc au final à la charge des transporteurs. D'après les calculs d'Air France, 78% de ces coûts de sûreté incombent aux compagnies aériennes¹⁴, et ce aux dépens de leur compétitivité.

Se pose par ailleurs la question du contrôle effectif des dépenses effectuées via le produit de la taxe aéroport. Un tel contrôle viserait à s'assurer que cette taxe ne finance que des dispositifs relevant de son objet au sens strict (sûreté, sécurité, environnement) au sens strict. Aujourd'hui, l'utilisation de cette taxe par les gestionnaires d'aéroports n'est pas contrôlée par les compagnies aériennes, et ne l'est que partiellement par la DGAC. Pourtant, depuis 2016, le code général des impôts permet à la DGAC de contrôler l'adéquation des moyens mis en œuvre par les aéroports avec la réglementation en matière de sûreté.

Enfin, une prise en charge partielle des investissements de sûreté par l'Etat doit également être envisagée. Dans la plupart des pays, la charge de ces mesures régaliennes est partagée entre l'Etat et les acteurs du transport aérien. C'est notamment le cas aux Etats-Unis, où l'Etat prend en charge 57% des coûts complets de la sûreté dans les transports.

¹⁴ Déclaration de Frédéric Gagey, alors PDG d'Air France, lors d'une audition devant la Commission des finances du Sénat le 12 octobre 2016.

- **Pour une réforme de la taxe d'aéroport**

Alors que tous les grands aéroports ont engagé des plans d'investissements sureté très importants pour les années à venir (les seuls nouveaux appareils de détection des explosifs dans les bagages en soute dits « de standard 3 » couteront plus de 600 millions d'Euros), il est urgent de repenser le financement de ces investissements. Dans cette perspective, deux pistes doivent être explorées :

- Il apparaît nécessaire d'élargir l'assiette de la taxe aéroport, notamment aux entreprises qui exercent leur activité en zone aéroportuaire et qui bénéficient donc d'un transport aérien sécurisé : hôtels, boutiques, aviation d'affaires.
- Les compagnies aériennes, sur qui pèse directement la taxe aéroport, devraient avoir un pouvoir décisionnaire accru sur son tarif et son utilisation. La réunion annuelle de la commission consultative économique aéroportuaire pourrait être le théâtre de cette consultation.

- **Financement de la ligne CDG-Express : éviter d'alourdir encore les charges pesant sur les compagnies aériennes**

Dans le cadre du PLFR 2016, le Parlement français a prévu de financer la ligne CDG Express, qui reliera Paris à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle dès 2023, par le biais d'un montage incluant notamment une taxe de 1,40 euro prélevée sur les billets d'avion. Sa mise en application, initialement prévue en 2017, a finalement été repoussée au 1^{er} avril 2024. Le coût total du CDG Express est estimé à 1,7 milliard d'euros.

La nécessité de cette nouvelle taxe appliquée aux compagnies aériennes pose question. En effet, d'autres sources de financement sont déjà mobilisées : en plus des 500 millions d'euros apportés par ADP, SNCF Réseau et la Caisse des dépôts et consignation, une partie du prix du billet CDG Express sera prélevée dès la mise en marche de la ligne pour rembourser la dette bancaire contractée pour financer le projet. En outre, l'exemple du « Heathrow Express », équivalent londonien du CDG Express, est éloquent : son coût, d'1 milliard de livres, a été pris en charge à 100% par BAA, équivalent britannique d'ADP. Aucune compagnie aérienne britannique n'a donc été mobilisée pour son financement.

Par ailleurs, le report de la prescription de cette taxe à 2024 crée une incertitude qui nuit à la visibilité nécessaire aux acteurs économiques. Il est donc nécessaire d'une part de prévoir une évaluation de la nécessité réelle d'un financement supplémentaire du CDG Express au lendemain de sa mise en exploitation. D'autre part, en cas de besoin réel, l'assiette de cette taxe devra être élargie à l'ensemble des acteurs économiques qui bénéficieront du CDG Express.

Mesures proposées

- ✓ Baisser le montant des redevances aéroportuaires.
- ✓ Revoir le cadre de négociation pour les redevances aéroportuaires entre Paris Aéroport (ex ADP) et les compagnies aériennes, ainsi que les modalités de calcul (suppression du principe de « double-caisse »).

- **Rééquilibrer la situation entre les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes**

Le Syndicat National des Pilotes de Ligne France ALPA, soutient une baisse des redevances aéroportuaires¹⁵. **Cette mesure constitue une condition indispensable au redressement du pavillon aérien français et à la restauration de sa compétitivité.**

Il est nécessaire de souligner la situation contrastée dans la chaîne de valeurs entre les bénéficiaires des aéroports (Paris Aéroport principalement) et les pertes des compagnies aériennes françaises. Les résultats financiers du groupe ADP sont aujourd'hui très largement positifs : 2.9 milliards € de chiffre d'affaire et 430 millions € de résultat net en 2015¹⁶. D'un point de vue international, ADP est aujourd'hui l'un des exploitants les plus rentables d'Europe.

Dans le même temps, la situation des compagnies aériennes traditionnelles comme Air France demeure très préoccupante et les plans de réduction interne de coûts s'enchaînent : le pavillon français est désormais menacé de disparition.

Ce déséquilibre entre exploitants et compagnies ne peut pas perdurer : les aéroports et compagnies aériennes ont un intérêt mutuel à coexister et à prospérer de manière équilibrée. Il faut donc impérativement limiter l'évolution des redevances aéroportuaires pour garantir la compétitivité et la pérennité des deux piliers du transport aérien français.

- **Retour à une caisse unique**

Concernant les modalités de calcul, le SNPL est en faveur de la suppression du principe de « double-caisse » qui est favorable aux aéroports. En effet, en distinguant « services aéroportuaires » et « services non-aéroportuaires », la « double-caisse » ne prend plus en compte la forte rentabilité des activités commerciales des services non-aéroportuaires, pourtant générée par les passagers des compagnies aériennes. Cela entraîne donc une augmentation des redevances aéroportuaires.

- Le meilleur système pour valoriser l'ensemble des activités d'un aéroport reste celui de la caisse unique (une seule caisse pour l'ensemble des services) Cette position est aussi celle de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI).

¹⁵ Les redevances aéroportuaires sont payées par les compagnies aériennes aux exploitants d'aéroports et ont trois composantes principales : la redevance atterrissage, la redevance de stationnement et la redevance par passager.).

¹⁶ En hausse par rapport à l'exercice 2014 : 2.8 milliards € de chiffre d'affaire et 402 millions € de résultat net.

- **Plus d'indépendance et de cohérence dans la prise de décision**

En raison de la position monopolistique des aéroports et de leurs intérêts divergents avec les compagnies aériennes, la négociation des redevances aéroportuaires doit selon les textes européens être encadrée par une autorité de supervision indépendante¹⁷ (ASI). En France, la Direction Générale de l'Aviation Civile a créé cette autorité, placée auprès du Conseil général de l'environnement et du développement durable et composée de 5 membres, dont 4 hauts-fonctionnaires¹⁸. Or, l'Etat étant aussi bien actionnaire d'aéroports (notamment du groupe ADP) que de compagnies aériennes (dont Air France), l'indépendance et la cohérence des décisions peuvent être mises en cause au fil des décisions prises en fonction d'intérêts fluctuants.

- L'ASI doit être indépendante et impartiale dans la prise de décision sur la régulation des redevances aéroportuaires afin de ne pas entraver le bon fonctionnement des marchés et des acteurs du transport aérien, tout en garantissant un équilibre des bénéfices dans la chaîne de valeur entre compagnies et aéroports.

- **Inscrire l'action de l'Etat dans une stratégie**

Plus généralement, le SNPL déplore l'absence de stratégie cohérente de l'Etat dans le domaine du transport aérien qui s'explique essentiellement par ses multiples rôles impliquant des actions et des positions contradictoires.

L'Etat doit se doter d'une stratégie nationale afin de ne plus mener une action court-termiste et sans logique. L'adoption par la Commission européenne en décembre 2015 d'une stratégie de l'aviation pour l'Europe doit inciter la France à se mobiliser et à réorienter sa stratégie pour plus d'équilibre et d'équité entre les acteurs du transport aérien.

¹⁷ Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires transposée par l'ordonnance n°2011-1300 du 14 octobre 2011 et le décret n°2011-1965 du 23 décembre 2011.

¹⁸ La composition de cette autorité a été publiée le 10 juillet 2016 et peut être consultée sur son site Internet : <http://www.asi-aeroports.fr/lasi/les-membres-de-lasi>

Mesures proposées

- ✓ Encadrer la notion de base d'affectation au niveau Européen
- ✓ Accroître les moyens humains de l'OCLTI.
- ✓ Mettre en œuvre un plan de lutte contre le travail illégal dédié au transport aérien.

- **Des compagnies « dérégulatrices » actrices du dumping social**

La fréquence d'implantation en France de nouvelles compagnies aériennes « dérégulatrices » est en nette augmentation depuis 2007. Parmi ces compagnies, certaines exercent en France de manière stable et habituelle tout en employant du personnel navigant sous contrat de droit étranger pour économiser des cotisations sociales et réduire ainsi leurs coûts sociaux.

Ce faisant, ces compagnies menacent la pérennité de la Caisse de retraite des personnels navigants (CRPNPAC), non garantie par l'Etat et intégralement alimentée par les cotisations, et privent la profession de cotisations à la formation professionnelle. Au-delà elles lèsent l'ensemble des institutions sociales Françaises qui sont au cœur de la solidarité nationale, poumon du modèle social à la Française.

Elles deviennent également de véritables prédatrices sur les lignes où les recettes sont déjà faibles, comme les vols non réguliers, et menacent l'emploi dans les compagnies françaises positionnées sur le même type de marché : Aigle Azur (1126 emplois), XL Airways France (609), ASL Airlines (365), ...

- **Une concurrence déloyale en violation de la réglementation française et européenne sur la notion de bases d'exploitation et d'affectation.**

L'arsenal juridique national et européen a permis au SNPL d'engager diverses actions judiciaires, sur le fondement du travail dissimulé et dissimulation d'activité (Ryanair I, Ryanair II, Vueling, easyJet, Cityjet, Netjet).

Au niveau français, un décret base de 2006 précise qu'une compagnie ayant une base d'exploitation en France doit appliquer le droit français aux salariés de cette base. Le Code de l'aviation civile définit la base d'exploitation comme un « ensemble de locaux ou d'infrastructures à partir desquels une entreprise exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien avec des salariés qui y ont le centre effectif de leur activité professionnelle », ce qui suppose à la fois l'existence de bureaux et le recrutement de personnels locaux.

En matière de sécurité sociale, un Règlement européen de 2012 oblige les compagnies aériennes à affilier leurs personnels navigants au régime de sécurité sociale du pays où se situent leurs bases d'affectation ; cette dernière, que l'employeur a l'obligation de désigner, est définie comme le lieu où « commence et se termine normalement un temps de service (...) et où dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage ».

Certaines compagnies, tout en profitant du marché aérien dans notre pays, contournent ce double critère afin de s'affranchir des contraintes d'une part du droit du travail français et d'autre part des cotisations du régime de sécurité social français. Ce procédé relève du dumping social et génère une concurrence déloyale.

- **Quels instruments au sein de l'UE pour préserver le pavillon aéronautique français ?**

La modification en cours au niveau Européen du Règlement de coordination de sécurité sociale doit nous permettre d'encadrer les détournements constatés à ce jour.

Il faut profiter du débat actuel pour limiter les mentions au contrat de travail de bases d'affectation fictives et faire perdre tout intérêt au détournement visant à recourir aux « mises en place » systématiques (pilote acheminé par l'employeur vers le lieu où il doit prendre son service aux commandes d'un avion) d'un Etat A vers un Etat B, afin de ne pas relever du régime social de l'Etat B.

- **Quels instruments en France pour préserver le pavillon aéronautique français ?**

Au-delà des actions en justice qu'il a engagées, le SNPL estime que des instruments cohérents et pertinents existent, en France, pour préserver le pavillon aéronautique français :

- **une réaffirmation claire d'une politique gouvernementale de lutte contre le travail dissimulé**, visant expressément le secteur aérien pour susciter l'intérêt du ministère public ;
- **un renforcement des moyens humains de l'OCLTI visant** à accélérer la phase d'évaluation des dossiers et la phase investigation ;
- **la prise en compte, par la DGAC, de ces nouvelles menaces** et l'instauration d'un contrôle des plannings des personnels navigants (récupération des noms des commandants de bord, reconstitution des plannings, ...).

Contacter le SNPL France ALPA

Roissy-pôle – Le Dôme – 5, Rue de La Haye – CS 19955 – 95733 Roissy CDG Cedex

 +33 (0)1.49.89.24.00  +33(0)1.49.89.24.10

 snpl@snplfalpa.org

Suivez notre actualité sur internet : www.snpl.com et sur Twitter  [@SNPLFALPA](https://twitter.com/SNPLFALPA)

