Collectif Inter Syndical

DOSSIER CONFERENCE DE PRESSE DU CIS AERIEN

Table des matières

DOSSIER CONFERENCE DE PRESSE DU CIS AERIEN 1

..... 4

1. Plaidoyer pour une compétition juste et équitable : Agir rapidement pour sauver le Transport Aérien Français 4

2. Communiqué de presse du CIS 21 mars 2017 6
8

3. LA TRIBUNE - Air France : demander l'aide de l'Etat ne doit pas justifier de ne pas faire d'efforts internes (Janaillac) 8

4. PNC CONTACT - Le transport aérien tire la sonnette 12

5. LES ECHOS - Le transport aérien français tire la sonnette d'alarme 13

6. Le Journal de l'Aviation Pavillon français : la concurrence des ME3 a toujours bon dos 15

7. L'Usine Aéro Le transport aérien n'a pas franchi le mur de l'innovation 16

8. TOUR HEBDO : Pourquoi le pavillon français n'est-il pas concurrentiel ? 18

9. LE POINT - Transport aérien : l'État en mal de stratégie 21

10. BOURSORAMA Transport aérien : l'État en mal de stratégie 23

11. AVIATION WEEK - CEO Calls For Action On Competitiveness, Taxes 24



Collectif InterSyndical

Collectif Inter Syndical

1. Plaidoyer pour une compétition juste et équitable : Agir rapidement pour sauver le Transport Aérien Français

Si le transport aérien moderne est devenu aussi fiable, aussi sûr, aussi mature, c'est en particulier grâce à l'investissement des salariés du transport aérien.
Or, nos emplois et nos conditions de travail sont aujourd'hui menacés à la fois par une **concurrence totalement déloyale**, mise en œuvre par la Commission Européenne et par l'absence de stratégie française du transport aérien

Savez-vous qu'Aéroports de Paris (ADP) a deux caisses, l'une déficitaire pour l'infrastructure, (ce qui justifierait d'augmenter chaque année les redevances), et une autre pour l'activité commerciale, bénéficiaire de près de 700 M€ grâce aux consommateurs amenés par les compagnies aériennes dans les aéroports ?

Savez-vous que pendant de nombreuses années, Bercy n'a réclamé **aucune TVA aux compagnies étrangères** qui vendent leurs billets via des sites internet situés à l'étranger et opèrent sur des routes en France ?

Savez-vous que **la France est le seul pays européen à financer Unitaid** et que les compagnies françaises contribuent à 40% de cette taxe de solidarité mondiale dite **taxe « Chirac »** pour le développement de l'Afrique (70 millions d'€ par an)?

Savez-vous que le **transport aérien** est globalement **plus taxé** que l'industrie de l'armement, de l'alcool ou du tabac ?

Savez-vous que **l'Europe réinvente les pavillons de complaisance** en autorisant Norwegian Air International à immatriculer ses avions en Irlande et à embaucher des équipages via une filiale singapourienne pour opérer entre Oslo et les USA ?

Savez-vous que la **Commission européenne a actionné un recours contre les Etats-Unis pour permettre à Norwegian** d'ouvrir des lignes au départ de l'Europe, alors que la Norvège n'est pas membre de l'Union Européenne, sacrifiant ainsi les emplois européens.

Savez-vous que l'Europe laisse **Ryanair pratiquer le dumping social et l'évasion fiscale** tout en profitant de généreuses aides de nos régions, financées par nos impôts ?

Collectif Inter Syndical

Savez-vous que la commission européenne considère qu'un **navigant basé en France** peut bénéficier du statut de **travailleur détaché de droit irlandais**, sans que ce dernier n'ait jamais mis les pieds en Irlande ; sous la simple condition d'avoir rempli le formulaire A1 à valeur irréfragable ?

Savez-vous qu'**Emirates**, qui sera en 2020 la première compagnie au monde (en nombre d'avions long-courrier), bénéficie d'un **avantage d'environ 5 M€/an et par avion** grâce aux prêts que lui accorde la banque européenne **avec nos impôts** ?

Savez-vous qu'**Emirates, Etihad et Qatar Airways ont reçu près de 42 milliards de dollars** de subventions cumulées depuis 10 ans.

Savez-vous qu'**Emirates pille** aujourd'hui le **marché européen** en opérant, entre Milan et New-York?

Dans 18 mois, les droits de trafic entre Etats seront transférés à la commission européenne, **qu'adviendra-t-il des lignes intercontinentales au départ de la France** ?

La liste est longue, beaucoup trop longue pour que les salariés et les citoyens que nous sommes ne réagissent pas à cet assassinat en règle du transport aérien français…

Les salariés du transport aérien français ne revendiquent aucun protectionnisme. La **concurrence** favorise le développement et profite aux citoyens, aux clients des compagnies aériennes, à condition **qu'elle soit juste et équitable** et que tous les acteurs jouent avec les mêmes règles du jeu.

Ce qui est grave, c'est que **l'Europe organise la compétition non pas sur le cœur de métier** (le réseau, les horaires, le produit ou la qualité de service) **mais sur le modèle social**, une valeur essentielle qu'elle ambitionnait pourtant de propager dans le monde entier et sur laquelle ni les compagnies aériennes ni leurs salariés n'ont aucun pouvoir de décision. Tout ceci avec la bénédiction de nos responsables politiques, **convaincus** par exemple, **qu'Air France est une entreprise subventionnée alors qu'elle est en fait pressurée de taxes et de redevances, comme l'ensemble des compagnies aériennes françaises..**

Alors, plutôt que de menacer les plus beaux fleurons de son industrie et des centaines de milliers d'emploi,

-l'**Europe** ne ferait-elle pas mieux, à l'image des Emirats Arabes ou de la Turquie, d'**investir** massivement dans des infrastructures de qualité en considérant que le **transport aérien est un vecteur indispensable du développement économique de l'Europe** qu'il convient de protéger ?

- Les responsables politiques français ne devraient-ils pas lire les différents rapports (Abraham 2013, Le Roux 2014, Bocquet 2015, Cour des Comptes 2016, etc..) afin de **prendre conscience que les choix politiques français détruisent les emplois du transport aérien** ?

Les Etats européens à l'origine d'Airbus ont su créer une vraie synergie, source de valeur. Prenant conscience que le transport aérien n'est pas un marché ouvert où chacun travaille selon les mêmes règles, pourquoi nos hommes politiques d'aujourd'hui ne sauraient-ils pas mettre en œuvre une vraie politique du transport aérien créatrice d'emplois et de valeur?

Les candidats à l'élection présidentielle doivent prendre position :

- Les décisions ultralibérales antisociales de la commission européenne doivent cesser

- La France doit montrer la voie. Une vraie stratégie de moyen et long terme du transport aérien français doit être établie et mise en œuvre. Le transport aérien français doit trouver de vraies synergies industrielles au sein d'un pays d'histoire aéronautique.

Le temps est compté. Des Assises du transport aérien sont le préalable indispensable pour résumer une ultime fois les problématiques et lister les ambitions avant de passer à l'Action.

2. Communiqué de presse du CIS 21 mars 2017 :

CIS : Collectif InterSyndical

Les élections présidentielles sont le moment opportun des choix stratégiques des moteurs de l'économie française.

Aujourd'hui, le transport aérien s'est démocratisé pour devenir un secteur économique stratégique employant directement 78 000 personnes et près de 600 000 au total (directement et indirectement) pour une contribution de 20 milliards d'euros au PIB. (Source Rapport Le Roux).

En raison notamment de son absence de compétitivité et d'une concurrence déloyale, la part du pavillon français au départ des aéroports français est passée de 54.3% en 2003 à 45.6% en 2013, continuant à perdre 1% tous les ans.

La réduction du réseau de la compagnie porte-drapeau, basée sur le territoire français, sera source de perte de connectivité pour la place parisienne et donc de perte d'influence et de souveraineté ; car, les sièges sociaux d'entreprises et les places financières sont toujours localisés en des lieux de grande connectivité permettant aux dirigeants des liaisons aériennes directes avec le reste du monde. Les places d'Amsterdam, de Singapour et de Dubaï sont l'exemple d'une vraie stratégie étatique de développement d'un transport aérien national.

Le rapport Le Roux de novembre 2014 et le rapport de la Cour des Comptes du 12 septembre 2016 s'inquiètent de la disparition de l'aérien français - outil stratégique d'influence pour toute puissance de premier rang – si des réformes d'ampleur ne sont pas rapidement mises en œuvre.

Le rapport Le Roux avait identifié 12 mesures permettant de rendre un avenir au transport aérien soumis à des charges et redevances exorbitantes du droit commun. Seules 2 mesures ont été mises en œuvre : (1) L'affectation au budget annexe de « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) de la totalité des recettes de la taxe de l'aviation civile (TAC) et (2) l'exonération des transporteurs de la TAC au titre des passagers en correspondance, représentantes à elles deux environ le dixième de l'objectif de rééquilibrage compétitif avec nos concurrents directs, tel que Lufthansa.

Cette compétitivité du transport aérien français passe aussi par un respect des mêmes règles de la concurrence. La distribution de droits de trafic aux compagnies du Golfe (a) et la lutte contre le dumping social en Europe (b) sont des outils indispensables à une concurrence loyale.

(a) L'Europe des 27 ne comporte que peu de pays vecteurs de compagnies long courrier basées sur leur territoire. L'offre des compagnies du Golfe n'a pas le même intérêt pour tous les Européens, alors que chaque attribution d'une fréquence long-courrier aux compagnies du Golfe aboutit à la destruction de 250 « emplois basés » et à une perte de 25 millions d'euros annuels pour les compagnies européennes long-courrier basées en Europe.

(b) En Europe, le dumping social consiste pour les compagnies européennes tricheuses à éviter de payer les mêmes charges que leurs concurrentes.
   a. La directive « détachement des travailleurs » (2016/0070) est la source des recours de Ryanair auprès de la commission européenne de leurs multiples condamnations pour travail illégal par des tribunaux nationaux.
   b. L'absence de définition européenne du travailleur indépendant permet à Ryanair d'employer 80% de ses pilotes en travailleurs indépendants (et donc sans payer de charges sociales).
   c. Les centaines de millions d'euros de subventions accordées par les entités régionales européennes à des structures basées dans des paradis fiscaux (Ile de Man et Jersey) font l'objet de recours toujours contournés.

Le Collectif InterSyndical (CIS) ne demande pas de subventions pour le transport aérien français, mais seulement de travailler avec les mêmes règles sociales que ses concurrents et de payer les mêmes charges.

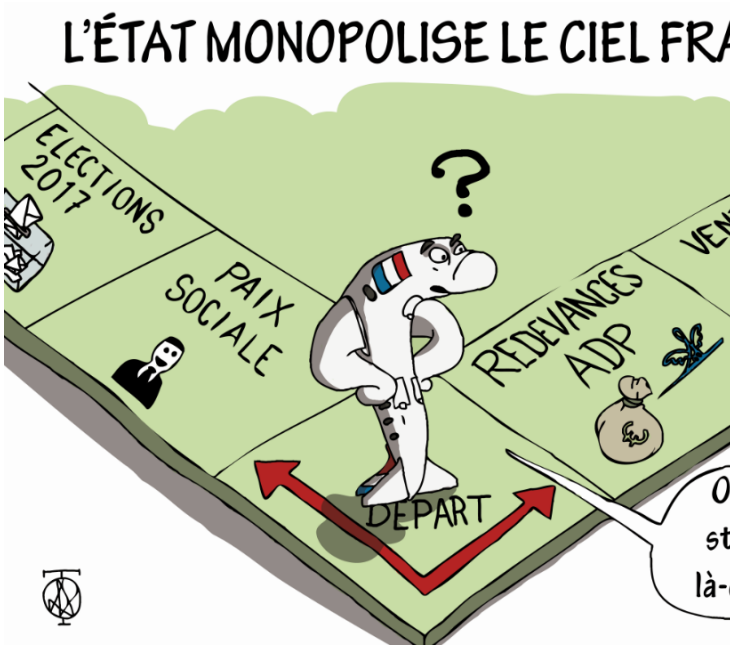
- La taxe mondiale de solidarité (dite taxe Chirac) est financée en grande partie par les compagnies aériennes françaises. Seuls 3 Etats : France, Chili et République de Corée participent encore à ce programme de taxation du transport aérien pour financer l'aide médicale.
- Le transport aérien est le seul mode de transport qui paie la totalité de ses mesures de sûreté pour un coût annuel approchant le milliard d'euros.
- Les redevances d'aéroport sont décidées par le ministère des finances avec un objectif de dividendes maximisés du groupe ADP, entreprise dont la rentabilité interne est de 44% !

La rupture de compétitivité ainsi générée par ces charges exorbitantes du droit commun des entreprises françaises est supportée par les salariés, qui voient tous leurs efforts gaspillés dans des augmentations permanentes de taxes et redevances.

Des assises du transport aérien sont le préalable à la création d'une stratégie du transport aérien par un Etat impécunieux, et actionnaire schizophrène d'aéroports et de compagnies aériennes.

Contact CIS : Geoffroy Bouvet 06 07 01 39 87

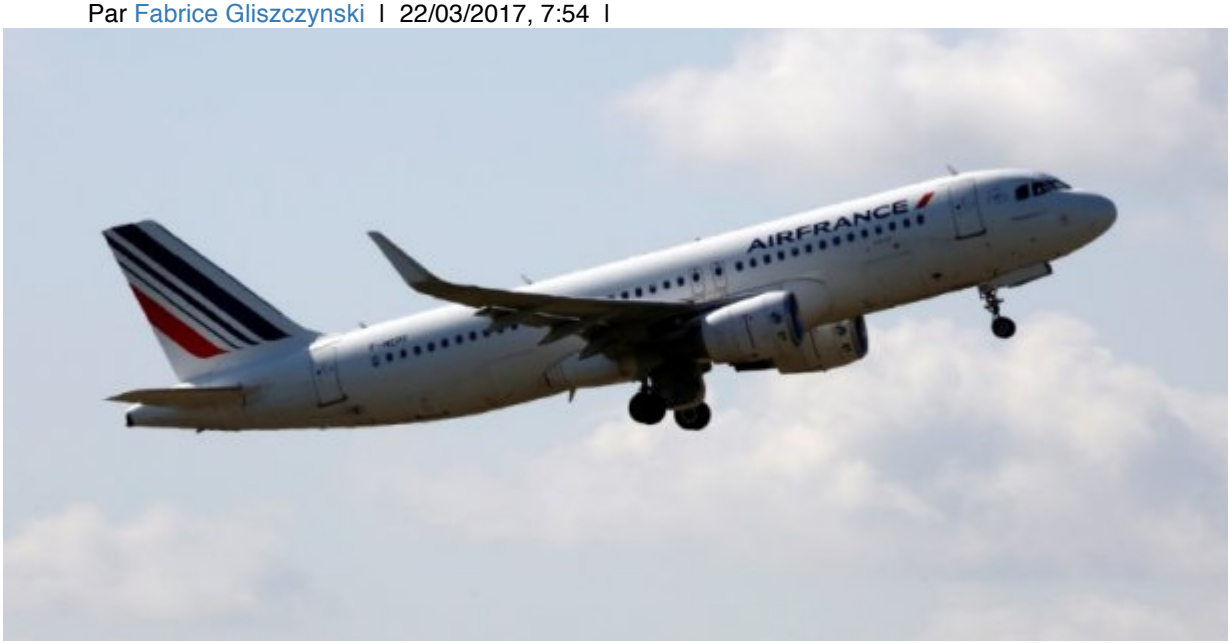
Pascal Mathieu 06 72 76 34 19



LA TRIBUNE

3. LA TRIBUNE - Air France : demander l'aide de l'Etat ne doit pas justifier de ne pas faire d'efforts internes (Janaillac)

Par Fabrice Gliszczynski I 22/03/2017, 7:54 I



(Crédits : © Jacky Naegelen / Reuters) A l'occasion d'un débat avec Marc Rochet, le président d'Air Caraïbes, Erick Derivry, le président du SNPL et Pascal Mathieu, administrateur salarié d'Air France, Jean-Marc Janaillac, le PDG d'Air France-KLM, a expliqué que les demandes d'assouplissement du cadre fiscal et social en France et de règles de concurrence équitables ne doivent pas permettre aux compagnies de justifier de ne pas faire d'efforts internes.

Exercice délicat pour Jean-Marc Janaillac, PDG d'Air France-KLM et président d'Air France et Marc Rochet, Président du directoire d'Air Caraïbes et président de French Blue. Lors d'une table-ronde organisée ce mardi par l'AJPAE, l'association des journalistes professionnels de l'aéronautique et de l'espace qui réunissait également Erick Derivry, le Président du SNPL et Pascal Mathieu, l'un des administrateurs salariés d'Air France, ils ont attiré l'attention sur les mesures qu'ils attendaient de l'Etat, tout en soulignant que les demandes d'un environnement plus clément pour le transport aérien français devaient s'accompagner d'efforts en interne à chaque compagnie. Un collectif intersyndical dénonce une stratégie de l'Etat qui a depuis des années entraîné le déclin du pavillon français, dont la part de marché dans l'Hexagone est passée de 54% en 2003 à moins de 43% en 2016.

"Pour faire avancer le transport aérien en France, c'est faire en sorte que tous les acteurs participent à combler le fossé de compétitivité qui est observé et évident. Les patrons doivent définir une stratégie, les salariés qui doivent apporter leur contribution à ces efforts, mais aussi le régulateur, l'Etat français et Bruxelles. Il faut trouver une alchimie d'actions cohérentes des trois piliers du transport aérien. Il y a un des acteurs qui résiste énormément dans cette nécessité d'avancer, c'est l'Etat régulateur", a déclaré Erick Derivry.

"Ce qui me marque, c'est cet immobilisme. Nous nous sommes déjà réunis en 2014 sur le même sujet et depuis, très peu de dossiers ont avancé. Malgré les efforts des compagnies, des salariés, l'abandon de certaines conditions de travail, des pertes d'emplois massives, nous sommes toujours en queue de peloton", a ajouté Pascal Mathieu.

Taxes et redevances

Les doléances sont connues : la première concerne les taxes et les redevances aéroportuaires spécifiques au transport aérien qui seraient plus élevées qu'ailleurs même si, à part les Pays-Bas où Air France-KLM gagnerait 350 millions d'euros supplémentaires si le groupe y était basé, l'écart défavorable avec le Royaume-Uni ou l'Allemagne, fiefs des plus gros concurrents du groupe français, relève "*du sentiment*", selon Jean-Marc Janaillac.

Surtout, ont expliqué Erick Derivry et Pascal Mathieu, l'accumulation des taxes et des redevances irritent les salariés du transport aérien français (ceux d'Air France, en réalité, car ceux des autres compagnies françaises ne disent rien sur ces sujets, NDLR), qui ont le sentiment qu'à chaque fois qu'ils font des efforts, ceux-ci sont systématiquement absorbés par une hausse d'une taxe ou d'une redevance, comme ce fut le cas il y a deux ans avec le relèvement de la taxe de Solidarité dite Chirac, qui sert à financer des programmes de santé dans les pays en développement, ou la hausse des redevances d'ADP sur la durée du contrat de régulation économique 2016-2020, alors que d'autres aéroports, comme celui d'Amsterdam baissent les leurs ces dernières années.

Taxe Chirac

Les quatre intervenants ont demandé le retrait de la taxe Chirac ou du moins sa répartition sur d'autres modes de transport ou d'autres secteurs pour en réduire l'impact. Ils ont aussi demandé le retour à un système de caisse unique pour les redevances aéroportuaires à Paris qui permettrait de regrouper dans la même comptabilité les recettes commerciales et les redevances aéronautiques et de faire subventionner les secondes par les premières. Un système permettrait de baisser les redevances aéroportuaires.

Les compagnies du Golfe

L'autre doléance est également connue depuis très longtemps. Il s'agit de la concurrence jugée "déloyale" des compagnies du Golfe, soutenues par leurs Etats-actionnaires, qui menace les liaisons directes des compagnies européennes vers l'Asie et la connectivité de l'UE avec la partie la plus dynamique de la planète.

"C'est une question de souveraineté pour l'Europe", a expliqué Jean-Marc Janaillac.

Sous la pression de la France et de l'Allemagne, l'Union européenne a en effet engagé des négociations avec les pays du Golfe mais aussi l'Asean (l'association des nations du sud-est) et la Turquie pour une ouverture de son marché en contrepartie de la mise en place de règles de concurrence dite équitables dans ces pays. Pendant les négociations, les droits de trafic actuels sont gelés. Par ailleurs, Jean-Marc Janaillac, a rappelé qu'Air France-KLM demandait toujours la mise en place d'un système des règlements des différends au sein de l'organisation de l'aviation civile (OACI), (laquelle régit le transport aérien mondial depuis la convention de Chicago en 1944), identique à celui en vigueur à l'organisation mondiale du commerce (OMC), à laquelle n'appartient pas le transport aérien. Un tel système aurait pour mission, notamment, de trancher le différend sur les soutiens directs ou indirects dont bénéficient les compagnies du Golfe. Pour rappel néanmoins, lors d'un colloque à la direction générale de l'aviation civile française (DGAC) il y a deux ans, Peter van Laarhoven, directeur corporate de l'aéroport de Schiphol, avait indiqué que l'écart de compétitivité entre les compagnies du Golfe pour des raisons de pratiques déloyales ne jouait seulement que sur 15%. Le reste serait lié à la différence du coût du travail et à l'excellente situation des hubs des compagnies du Golfe.

Enfin, les participants ont également demandé une harmonisation des pratiques sociales au sein de l'Europe et le coût de la réglementation en France où le code de l'aviation civile se mélange souvent avec la réglementation européenne et est en contradiction avec celle-ci.

L'Etat n'a pas rien fait

Parmi toutes ces prises de parole où le trait a parfois été forcé, Marc Rochet a souvent dû recentrer le débat. D'accord sur tous les sujets mis en avant, il a néanmoins souvent apporté des nuances.

"L'Etat doit faire plus, c'est clair mais je ne voudrai pas non plus qu'on laisse répandre l'idée qu'il n'a rien fait. Il a joué son rôle", a-t-il dit en citant la suppression de la taxe sur les vols en correspondance (70 millions d'euros environ), les 28 millions d'euros de la dernière partie du produit de la taxe de l'aviation civile (10%) qui était toujours reversée au budget général, ou encore les infrastructures aéroportuaires parisiennes que "l'Etat a décidé avec ses 4 pistes à Roissy et ses deux pistes à Orly « que beaucoup de pays nous envient".

Ces mesures n'apportent que 10% des gains de compétitivité que le rapport Le Roux pour l'amélioration du transport aérien français. Marc Rochet a également mentionné l'atout, pour les compagnies françaises de la position centrale de la France au sein de l'Europe ou encore la puissance du marché touristique français.

Concernant les compagnies du Golfe, c'est la même chose. Marc Rochet "*est en phase"* avec ce qui a été dit puisque la "*concurrence doit être loyale et l'UE ferme"*, mais a-t-il ajouté *"que celui qui n'a jamais touché une subvention lève le doigt"* en précisant que même Air Caraïbes a bénéficié pour l'achat d'ATR d'un système de défiscalisation. En outre, il reconnaît aux

compagnies du Golfe une capacité d'innovation importante, notamment dans la façon d'opérer avec l'organisation d'un système de correspondances entre des vols uniquement long-courriers.

Efforts internes

Mais, fidèle à son habitude, il a également rappelé les efforts que chaque compagnie se doit de mener pour que *"le transport aérien reste sur la trajectoire"*. *"Il y a aussi toutes les mesures qui sont de notre responsabilité, celles des organisations professionnelles et celles des patrons. Cela passe par un constat partagé de la situation. On est en accord sur beaucoup de points avec les organisations syndicales mais ce constat doit intègre, honnête et réaliste. Un constat qui fait défaut à Air France. (...)"*, alors que les discussions pour augmenter la compétitivité du groupe sont tendues avec les navigants. Marc Rochet sait de quoi il parle. Malgré l'environnement français , la compagnie qu'il dirige gagne beaucoup d'argent depuis des années. *"Aide toi, le ciel t'aidera"*, martèle-t-il souvent.

Les conditions de travail doivent bouger

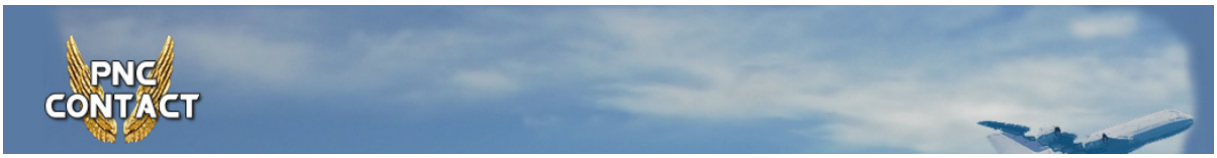
Jean-Marc Janaillac n'a pas été en reste.

Lui aussi a souligné la nécessité de la réforme interne. Toutes les demandes faites à l'Etat ou à Bruxelles pour avoir une concurrence équitable et un environnement "n'exonèrent pas les entreprises d'être plus efficaces. Je ne suis pas d'accord quand on parle de dégradation des conditions de travail. On ne peut pas rester avec des conditions qui sont les mêmes qu'il y a quelques années alors que les services digitaux existent et que le monde a évolué.

Pour nous compagnies aériennes, si nous sommes ici pour demander une concurrence plus équitable et un environnement social et fiscal moins pénalisant, c'est parce que nous ne voulons pas que cela soit des justifications internes pour ne pas bouger et ne pas faire d'efforts. Clairement, nous sommes d'accord avec tout ce qui a été dit ici, mais il faut, en même temps, que l'ensemble des personnels de la compagnie Air France accepte une évolution des conditions de travail, dans la façon de s'organiser, qui aille de pair avec les efforts qui ont déjà été faits par ailleurs dans le passé mais qui ne sont pas suffisants pour rendre le cadre français plus concurrentiel. Il faut que les deux avancent".

Pas sûr que les propos soient partagés par toutes les organisations syndicales. Beaucoup estiment en effet que les salariés ont déjà fait suffisamment d'efforts. La polémique sur la hausse de rémunération du Comex n'a d'ailleurs pas facilité les discussions.

Le gouvernement actuel a indiqué qu'il avait fait des efforts mais qu'il accompagnerait ceux que feraient Air France. Reste à voir ce que fera le prochain président.



4. PNC CONTACT - Le transport aérien tire la sonnette

Les acteurs du transport aérien français sont plus qu'inquiets !, un article de PNC Contact, hôtesse de l'air et steward



Airbus A350 Air Caraibes © Air Caraibes

Ce n'est pas la première fois que la sonnette d'alarme est tirée mais, une fois de plus, les acteurs du transport aérien français sonnent l'alarme. En 10 ans la part de marché du pavillon français pour les vols au départ ou à l'arrivée de la France est passée de 54.3% en 2003 à 42.9% en 2016.

Que ce soit Jean-Marc Janaillac, Marc Rochet ou même le président du SNPL, tous sont d'accord pour dire qu'une des causes est la taxation des compagnies aériennes en France. L'État est donc clairement responsable, en partie au moins, de la situation des compagnies françaises. Le PDG d'Air France a indiqué :

Air France a payé pour 1,7 milliard de taxes et de redevances en 2015. Si nous étions aux Pays-Bas, on paierait 350 millions d'euros de moins.

L'Etat a tout de même renoncé à 60 millions d'euros sur les passagers en transit en 2016 mais cela est clairement insuffisant. Une des taxes les plus décriées est la « Taxe Chirac », ou taxe de solidarité, qui ne s'applique pas à toutes les compagnies aériennes et coute plusieurs dizaines de millions à Air France. Certains protagonistes souhaitent également que le calcul des redevances soit modifié et incorpore les recettes commerciales d'ADP…

Si sur beaucoup de points l'Europe n'est pas particulièrement aimée par les professionnels de l'aviation (dérégulation des heures de vol, des temps de repos…), ils comptent sur cette institution pour faire le rempart qui les protègera de la concurrence jugée déloyale des compagnies aériennes du Golfe. Jean-Marc Janaillac a prévenu :

Si rien n'est fait, l'Europe risque de ne plus avoir de liaison directe avec le Sud-Est asiatique.

Dans le même temps les acteurs majeurs souhaitent plus de contrôle de la part de la commission européenne concernant certaines pratiques en place dans des low-cost. Jean-Marc Janaillac apporte une nuance :

Ces problèmes ne doivent pas être des justifications pour ne pas bouger en interne.

Et Marc Rochet, PDG d'Air Caraïbes précise. :

Lutter contre la dérégulation sauvage du travail passe aussi par une remise en cause de nos comportements. La réglementation française est un mille-feuille inapplicable. Un travail de simplification s'impose. Sans quoi nous aurons beau lutter contre le travail illégal, nous disparaîtrons quand même.

Les possibilités ne manquent pas pour permettre au transport aérien français de se redresser mais encore faut-il que l'Etat joue son rôle, a 30 jours des élections on peut parier qu'il ne se passera rien…

Les Echos.fr

5. LES ECHOS - Le transport aérien français tire la sonnette d'alarme

Bruno Trevidic Le 21/03 à 19:31



La part de marché du pavillon français dans le trafic aérien en France est passée de 54,3 % en 2003 à 42,9 % en 2016 - Les Echos

En dix ans la part du pavillon français dans le trafic aérien a chuté de plus de 10 points. Les acteurs du secteur dénoncent le poids des taxes et réclament plus de régulation de la concurrence.

Le transport aérien français va mal. Tous les acteurs du secteur le disent depuis des années et s'accordent même sur les remèdes à y apporter. Pourtant, il ne se passe pas grand-chose, alors que la part du pavillon français dans le trafic aérien en France est passée de 54,3 %, en 2003, à 42,9 % en 2016. Tel est le constat *« un peu désespérant »* dressé par les participants d'un débat organisé mardi par l'Association des journalistes professionnels de l'aéronautique et de l'espace (Ajpae), consacré à l'avenir du transport aérien français.

350 millions d'euros de taxes en moins aux Pays-Bas

Réunis à la même table, le PDG d'Air France-KLM, Jean-Marc Janaillac, et son principal concurrent français, le patron d'Air Caraïbes et de French Blue, Marc Rochet, ainsi que le président du syndicat de pilotes SNPL, Eric Derivry, et un administrateur-salarié d'Air France, Pascal Mathieu, sont tous tombés d'accord pour souligner la responsabilité des pouvoirs publics dans cette situation. Le transport aérien en France souffre avant tout d'un niveau de taxes et de redevances trop élevé comparé aux concurrents. *« Air France a payé pour 1,7 milliard de taxes et de redevances en 2015. Si nous étions aux Pays-Bas, on paierait 350 millions d'euros de moins »*, a souligné Jean-Marc Janaillac.

L'Etat a fait un geste

Si l'Etat a fait un geste, en renonçant à 60 millions d'euros de taxes sur les passagers en transit en 2016, il faudrait supprimer pour *« plusieurs centaines de millions d'euros de taxes pour nous remettre au niveau des autres »*, ajoute Marc Rochet. La plus décriée est la taxe de solidarité. *« C'est une taxe politique ; il faut soit l'abroger, soit l'appliquer à tous »*, estime Marc Rochet. Le groupe ADP en a également pris pour son grade. *« Comment expliquer la hausse des redevances d'ADP quand on demande, dans le même temps, des efforts aux salariés ?* », s'étonne Eric Derivry. Le président du SNPL, comme celui d'Air Caraïbes, souhaite une révision du mode de calcul des redevances, qui inclurait les recettes commerciales d'ADP, afin de réduire la facture pour les compagnies.

Appel à la protection de l'Europe

S'ils se méfient de l'Etat-stratège et de l'Etat-actionnaire, les professionnels du secteur attendent, en revanche, beaucoup de l'Europe, notamment pour les protéger de la concurrence, déloyale selon eux, des compagnies du Golfe, alors que des négociations se sont ouvertes avec les Emirats et le Qatar pour réviser les traités aériens. Pour Jean-Marc Janaillac, l'Europe doit lier l'attribution des droits de trafic au respect des règles de l'Organisation mondiale du commerce, même si ces règles ne s'appliquent pas à l'aérien. *« Si rien n'est fait, l'Europe risque de ne plus avoir de liaison directe avec le Sud-Est asiatique »,* prévient-il.

Simplifier le mille-feuille réglementaire

Même appel à davantage de contrôle de l'Etat et de la Commission concernant les pratiques sociales de certaines low cost européennes. Avec toutefois un double bémol de la part des patrons d'Air France-KLM et d'Air Caraïbes : *« Ces problèmes ne doivent pas être des justifications pour ne pas bouger en interne »*, a insisté Jean-Marc Janaillac. *« Lutter contre la dérégulation sauvage du travail passe aussi par une remise en cause de nos comportements*, estime pour sa part Marc Rochet. *La réglementation française est un mille-feuille inapplicable. Un travail de simplification s'impose. Sans quoi nous aurons beau lutter contre le travail illégal, nous disparaîtrons quand même. »*

@BrunoTrevidic

LE JOURNAL DE L'AVIAT
Groupe AEROCON

6. Le Journal de l'Aviation

Pavillon français : la concurrence des ME3 a toujours bon dos

Romain Guillot

aujourd'hui à 18h14 | 555 mots



© Le Journal de l'Aviation - tous droits réservés

21

Alors que la campagne présidentielle bat son plein et que le pavillon français ne cesse de se voir grignoter des parts de marché, l'Association des Journalistes Professionnels de l'Aéronautique et de l'Espace (AJPAE) organisait ce matin une rencontre avec des acteurs du transport aérien français à l'Aéro-Club de France. Jean-Marc Janaillac (Air France-KLM), Marc Rochet (Air Caraïbes) mais aussi Erick Derivry (SNPL France ALPA) et Pascal Mathieu (Collectif InterSyndical) ont ainsi pu exposer leur vision sur les différentes stratégies à adopter par les opérateurs français pour gagner en compétitivité.

Le constat était globalement partagé sur la fiscalité (charges patronales non plafonnées), sur l'augmentation et la multiplication des taxes et redevances (double caisse d'ADP, taxe Chirac...), sur le fait que la sûreté était très largement financée en France par les passagers, contrairement à la TSA américaine, et finalement sur le caractère « *un peu schizophrène* » de l'Etat. Même constat sur les mauvaises pratiques apparues en Europe comme celles des travailleurs détachés, sur les mécanismes du statut d'indépendant pour certains PNT, sur le système du « *pay-to-fly* ».

Le panel s'est montré évidemment beaucoup plus discret quant à la productivité de certaines catégories de personnel, même si le PDG d'Air France-KLM a tout de même souhaité indiquer qu'il semblait logique que les conditions de travail évoluent dans un contexte de plus en plus en plus concurrentiel.

Mais les fameuses ME3, les trois grandes compagnies du Golfe, en ont encore pris pour leur grade, alors que la Commission européenne est en train de définir ce que pourraient être les accords de ciel ouvert entre l'UE et les pays du GCC, associés à un mécanisme de sanctions en cas de pratiques déloyales. Jean-Marc Janaillac n'as pas manqué d'annoncer que selon lui, de même que pour Carsten Spohr son homologue du groupe Lufthansa, c'est tout simplement l'avenir de toutes les lignes directes entre l'Europe et l'Asie du Sud-Est qui pourrait ainsi être menacé à terme, citant par exemple la ligne d'Air France vers Kuala Lumpur fermée en 2015.

Là où le bât blesse, c'est lorsqu'on connaît l'histoire d'Air France dans cette région du monde. En excluant bien sûr Singapour et Hong Kong, il est difficile de croire que les compagnies du Golfe ont toujours été la cause des difficultés du transporteur sur ces destinations à faible yield. Il y a seulement dix ans, Air France ne desservait que Bangkok (quotidien) avec un prolongement sur Hanoï (3 fois par semaine) et Hô-Chi-Minh-Ville (4 fois) en A340 de 272 sièges. Durant des décennies, la compagnie n'a jamais voulu s'opposer à MAS entre CDG et Kuala Lumpur. À cela s'ajoute le développement de Vietnam Airlines, les mésaventures d'Air France en Indonésie et évidemment le haut standard des prestations proposées par les transporteurs asiatiques. Bien sûr, les ME3 ont massivement profité de ce marché pour croître, mais elles ont surtout été un moteur de développement sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie du Sud-Est.

S'en prendre aux ME3 pour expliquer le manque de rentabilité de ces lignes, c'est un peu montrer du doigt l'arbre qui cache la forêt....

L'USINE NOUVELLE

7. L'Usine Aéro Le transport aérien n'a pas franchi le mur de l'innovation

OLIVIER JAMES **AVIATION CIVILE , AERONAUTIQUE , AIR FRANCE - KLM**

PUBLIE LE 21/03/2017 A 17H01

ANALYSE Les compagnies aériennes européennes pointent du doigt la concurrence déloyale avec les compagnies du Golfe. Le manque d'innovation n'explique-t-il pas également leur décélération ?

© Airbus

Période pré-électorale oblige, les acteurs économiques multiplient en ce début d'année les doléances dans l'espoir de capter l'attention des futurs dirigeants politiques. Ainsi des représentants du transport aérien ont une nouvelle fois fait part de leur courroux ce mardi 21 mars. En résumé, les compagnies du Golfe livrent une concurrence déloyale, l'Etat français accable les compagnies d'impôts, de taxes et de redevances diverses tandis que l'Europe regarde la situation se dégrader les bras croisés. Un tableau sombre dressé, entres autres intervenants, par Jean-Marc Janaillac, PDG d'Air France/KLM, à l'occasion d'un événement organisé par l'Association des journalistes professionnels de l'aéronautique et de l'espace (AJPAE).

Le constat est connu de longue date, répété depuis plus de dix ans. Soutenues par les pétromonarchies, Emirates, Qatar et Etihad taillent des croupières aux compagnies aériennes européennes qui voient leurs parts de marchés se réduire. "*Si l'Europe ne fait rien, c'est une part de sa souveraineté qui pourrait disparaître*, assène Jean-Marc Janaillac. *Ces dernières années, une vingtaine de liaisons entre l'Europe et le sud-est asiatique a été supprimée*". Certes, les compagnies aériennes européennes ne se battent sans doute pas à armes égales avec leurs homologues du Golfe. "*Savez-vous qu'Emirates, Etihad et Qatar Airways ont reçu près de 42 milliards de dollars de subventions cumulées depuis 10 ans ?*", s'indigne dans un communiqué commun les principaux syndicats français.

Blocage par déni de services

Mais est-ce la seule raison l'essoufflement de ce secteur, qui emploie directement 78 000 personnes ? Air France/KLM et consorts n'ont-elles pas, comme d'autres industriels avant elles, prises de haut les nouveaux arrivants, sous-estimant leurs capacités à renouveler le modèle économique de tout un secteur ? *"Les compagnies du Golfe ont tiré la qualité des services vers le haut"*, reconnaît Erick Derivry, président du SNPL France Alpa. Marc Rochet, PDG d'Air Caraïbes, est encore plus tranchant : "*Il y a eu un déni de réalité quand les low cost court-*

***courriers ont commencé à s'implanter. Il y a aussi eu un déni quand les compagnies du Golfe sont arrivées*"**. **Or ces dernières ont su séduire les clients, *via* des prestations de services haut de gamme mais aussi une stratégie de hubs reliant deux vols long-courriers jusque-là inédite.**

Quelles ruptures ont été proposées du côté des compagnies historiques pour retenir leurs clients ? Entre les fastidieux passages au contrôle dans les aéroports, l'incompréhensible tarification des billets ou bien encore l'absence criante d'internet à bord, les marges de progression sont importantes pour des passagers qui prennent désormais l'avion comme n'importe quel autre transport de masse. "***En raison notamment de son absence de compétitivité et d'une concurrence déloyale, la part du pavillon français au départ des aéroports français est passée de 54,3 % en 2003 à 45,6 % en 2013, continuant à perdre 1 % de part de marché tous les ans***", **assure le collectif intersyndical aérien dans un document publié mardi 21 mars. L'innovation peut être une arme redoutable de reconquête.**

Tour hebdo
Le portail des professionnels du voyage

8. TOUR HEBDO : Pourquoi le pavillon français n'est-il pas concurrentiel ?

Compagnies et syndicats déplorent l'attitude des pouvoirs publics plus aptes, selon eux, à percevoir des taxes plutôt qu'à assurer un service efficace.



Les compagnies françaises souhaitent une simplification des textes règlementaires. ©DR

En cette période d'élection présidentielle, un débat devant l'Association des journalistes aéronautiques a réuni en début de semaine dirigeants de compagnies aériennes et représentants des organisations professionnelles du transport aérien français.

Les différents points de l'ordre du jour ramenaient à chaque fois à une même question : pourquoi le pavillon français n'est-il pas concurrentiel ?. Les compagnies du Golfe ont notamment été pointées du doigt. "*Quand on veut donner en France 100 de pouvoir d'achat à un pilote, cela coûte 274 avec les impôts et les différentes cotisations*", signale Erick Derivry, président du SNPL France, "*et seulement 106 à Dubaï*".

Pour le principal syndicat de pilotes français, la concurrence est souhaitable, génératrice de qualité de service. Mais comment est-elle financée ? Les compagnies du Golfe auraient été aidées par leurs Etats à hauteur de 42 milliards de dollars de 2004 à 2013, investissant dans des flottes fabuleuses. Ainsi en 2020, Emirates sera la première compagnie mondiale en termes de nombre d'avions.

La manie des taxes

Il y a une vraie stratégie. Depuis 2012, une négociation est en cours sur l'attribution des droits de trafic entre l'Europe et le Golfe. Pour l'instant, ces autorisations sont gelées, sauf pour le Qatar. Jean-Marc Janaillac, PDG d'Air France-KLM, a demandé à Bruxelles dans son projet de faire appliquer les règles de l'OMC pour qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence.

"*Quand j'ai pris mes fonctions il y a huit mois, je n'imaginais pas le différentiel de compétitivité existant entre Air France et ses concurrents*", constate Jean-Marc Janaillac qui, parmi ses premiers dossiers, a évité que le projet de CDG-Express ne se transforme en une nouvelle taxe de préfinancement de la liaison ferroviaire.

"*A chaque fois, l'État ajoute une petite taxe qui ne fait pas mal. Mais le total est douloureux. C'est très pernicieux. Air France a payé, en 2015, 1,7 milliard d'euros de taxes et redevances. Si la compagnie était installée aux Pays-Bas, elle paierait 350 millions d'euros de moins*", estime-t-il.

Et Pascal Mathieu, membre du Collectif InterSyndical, de souligner que "*malgré les efforts de compétitivité, la France est en queue de peloton alors que les groupes IAG (British Airways/Iberia) et Lufthansa réagissent, créant des low cost. Notre transport aérien risque de mourir comme en Italie. Outre des emplois, ce serait une perte de toute une chaîne de valeurs, des constructeurs d'avions aux aéroports*".

Marc Rochet, patron d'Air Caraïbes et de la low cost French blue, ne veut pas accuser l'Etat de tous les maux et se félicite d'avoir en France des infrastructures remarquables. Mais il fustige l'accumulation de taxes et de redevances.

Le problème de la taxe Chirac

La taxe de solidarité, plus connue sous le nom de taxe Chirac, est l'une des plus critiquées. Elle a augmenté de 12,7% en 2015 et se traduit dans le prix du billet d'avion par un supplément d'un euro (vol intérieur) à 40 euros (vol long-courrier).

Ces montants sont absorbés par les finances des compagnies françaises pour rester concurrentielles sur le marché international. "*Le choix du passager peut être influencé par un différentiel de prix de 15 euros entre deux billets*", constate Erick Derivry, président du SNPL.

Trois autres pays (Norvège, Corée du Sud et Chili) dans le monde adhèrent à cette taxe versée à Unitaid dont la répartition ensuite est assez floue. Air France en verse un tiers du montant total mondial. "*La taxe Chirac, c'est une taxe politique qui n'a rien à voir avec notre activité. Pourquoi ne s'applique-t-elle pas à tout le monde ?*", demande Marc Rochet qui souhaite voir son assiette s'étendre au ferroviaire, au maritime, etc.

Autre ambiguïté de l'État, il est à la fois actionnaire d'Air France et de Paris Aéroport, du client et du fournisseur. Quand les redevances aéroportuaires augmentent malgré les bons résultats d'ADP, le Trésor public s'enrichit et les compagnies aériennes s'appauvrissent. Avec ce double langage, comment définir une stratégie pour le transport aérien français ? L'absence de représentant du ministre des Transports à ce débat est déjà une première réponse à la "position" gouvernementale.

Les compagnies aériennes françaises qui ont toutes, un jour ou l'autre, été aidées par l'État sous forme de subvention ou de défiscalisation, ne cherchent plus systématiquement à être assistées financièrement mais souhaitent une simplification des textes règlementaires et surtout d'éviter un empilement inefficace.

Ce mille-feuilles prend en compte le code de l'air français, les FTL (limitations de temps de vol) européennes, le droit du travail français, les conventions internes aux entreprises, etc. Mais "*aucun texte n'a de réponse à la saisonnalité de notre activité*", déplore Marc Rochet.

Les règlementations complexes pour les navigants le sont aussi pour les passagers. Ainsi, la sûreté aéroportuaire coûte 766 millions d'euros par an aux compagnies et, in fine, aux passagers. Son fonctionnement est perfectible. Aux États-Unis (que l'on ne peut pas qualifier de laxistes), on ne demande plus aux passagers, lors des contrôles, de sortir leurs ordinateurs car les scanners sont capables de les identifier et de les vérifier. En France aussi. Mais on préfère allonger les files d'attente, ce qui est justement une aberration en termes de sûreté.

Thierry Vigoureux

Le Point Économie

9. LE POINT - Transport aérien : l'État en mal de stratégie

Compagnies aériennes et syndicats déplorent l'attitude des pouvoirs publics plus aptes à percevoir des taxes qu'à assurer des services efficaces.

Par Thierry Vigoureux



En France, compagnies aériennes et syndicats déplorent l'attitude des pouvoirs publics plus aptes à percevoir des taxes qu'à assurer des services efficaces. © AFP/ ERIC FEFERBERG

L'État percepteur, l'État régulateur, l'État porteur de complexité mais l'État grand absent. Aucun représentant du ministère des Transports n'était présent au débat organisé mardi par l'Association des journalistes professionnels de l'aéronautique et de l'espace, qui réunit dirigeants de compagnie aérienne et représentants des organisations professionnelles du secteur. « Quand j'ai pris mes fonctions il y a huit mois, je n'imaginais pas le différentiel de compétitivité existant entre Air France et ses concurrents », admet Jean-Marc Janaillac, PDG d'Air France-KLM. Parmi ses premiers dossiers : le projet de CDG Express, que le patron de la première compagnie française ne voulait pas voir transformer en une nouvelle taxe de préfinancement de la liaison ferroviaire. « À chaque fois, l'État ajoute une petite taxe qui ne fait pas mal. Mais le total est douloureux. C'est très pernicieux. Air France a payé en 2015 1,7

milliard d'euros de taxes et redevances. Si la compagnie était installée aux Pays-Bas, elle paierait 350 millions d'euros de moins. »

Pascal Mathieu, membre du Collectif InterSyndical (CIS), va dans le même sens en soulignant que « malgré les efforts de compétitivité, la France est en queue de peloton alors que les groupes IAG (British Airways/Iberia) et Lufthansa réagissent. Notre transport aérien risque de mourir comme en Italie. Outre des emplois, ce serait une perte de toute une chaîne de valeurs, des constructeurs d'avions aux aéroports. De son côté, Marc Rochet, patron d'Air Caraïbes et de la low cost French Blue, ne veut pas accuser l'État de tous les maux et se félicite d'avoir en France des infrastructures remarquables. Mais il fustige l'accumulation de taxes et de redevances.

1. Le flou de la taxe Chirac

La taxe de solidarité, plus connue sous le nom de taxe Chirac, est l'une des plus critiquées. Elle a augmenté de 12,7 % en 2015 et se traduit dans le prix du billet d'avion par un supplément de 1 euro (vol intérieur) à 40 euros (vol long-courrier). Ces montants sont absorbés par les finances des compagnies françaises afin de rester concurrentielles sur le marché international. « Le choix du passager peut être influencé par un différentiel de prix de 15 euros entre deux billets », constate Erick Derivry, président du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL). Trois autres pays (Norvège, Corée du Sud et Chili) adhèrent à cette taxe versée à l'organisation internationale Unitaid et dont la répartition est ensuite assez floue. Air France en verse un tiers du montant total mondial. « La taxe Chirac, c'est une taxe politique qui n'a rien à voir avec notre activité. Pourquoi ne s'applique-t-elle pas à tout le monde ? » demande Marc Rochet, qui souhaite voir son assiette s'étendre au ferroviaire, au maritime, etc.

Autre ambiguïté de l'État, il est à la fois actionnaire d'Air France et de Paris Aéroport, soit du client et du fournisseur. Quand les redevances aéroportuaires augmentent malgré les bons résultats du groupe ADP, le Trésor public s'enrichit et les compagnies aériennes s'appauvrissent. Avec ce double langage, comment définir une stratégie pour le transport aérien français ? L'absence de représentant du ministre des Transports à ce débat est déjà une première réponse.

2. Mille-feuille réglementaire

Les compagnies aériennes françaises qui ont toutes, un jour ou l'autre, été aidées par l'État sous forme de subventions ou de défiscalisation ne cherchent plus systématiquement à être assistées financièrement. Elles souhaitent une simplification des textes réglementaires et surtout la fin d'un empilement inefficace. Ce mille-feuille prend en compte le Code de l'aviation civile datant de Mermoz ou presque, les FTL (limitations de temps de vol) européennes, le droit du travail français, les conventions internes, etc. Mais « aucun texte n'a de réponse à la saisonnalité de notre activité », déplore Marc Rochet.

Les réglementations complexes pour les navigants le sont aussi pour les passagers. Ainsi, la sûreté aéroportuaire coûte 766 millions d'euros par an aux compagnies et, in fine, aux passagers.

10. BOURSORAMA Transport aérien : l'État en mal de stratégie

Le Point le 22/03/2017 à 13:10



En France, compagnies aériennes et syndicats déplorent l'attitude des pouvoirs publics plus aptes à percevoir des taxes qu'à assurer des services efficaces.

L'État percepteur, l'État régulateur, l'État porteur de complexité, mais l'État grand absent. Aucun représentant du ministère des Transports n'était présent au débat organisé par l'Association des journalistes professionnels de l'aéronautique et de l'espace, qui réunit dirigeants de compagnie aérienne et représentants des organisations professionnelles du secteur. « Quand j'ai pris mes fonctions il y a huit mois, je n'imaginais pas le différentiel de compétitivité existant entre Air France et ses concurrents », admet Jean-Marc Janaillac, PDG d'Air France-KLM. Parmi ses premiers dossiers : le projet de CDG Express, que le patron de la première compagnie française ne voulait pas voir transformer en une nouvelle taxe de préfinancement de la liaison ferroviaire. « À chaque fois, l'État ajoute une petite taxe qui ne fait pas mal. Mais le total est douloureux. C'est très pernicieux. Air France a payé en 2015 1,7 milliard d'euros de taxes et redevances. Si la compagnie était installée aux Pays-Bas, elle paierait 350 millions d'euros de moins. »

Pascal Mathieu, membre du Collectif InterSyndical (CIS), va dans le même sens en soulignant que « malgré les efforts de compétitivité, la France est en queue de peloton alors que les groupes IAG (British Airways/Iberia) et Lufthansa réagissent. Notre transport aérien risque de mourir comme en Italie. Outre des emplois, ce serait une perte de toute une chaîne de valeurs, des...

Lire la suite sur Le Point.fr



11. AVIATION WEEK - CEO Calls For Action On Competitiveness, Taxes

Mar 21, 2017 **Helen Massy-Beresford**

PARIS—Air France-KLM CEO Jean-Marc Janaillac has renewed calls for fairer taxation in France and more European action to combat fierce competition from Persian Gulf carriers, as the airline seeks to close the profitability gap with its peers. Like other legacy carriers in Europe, Air France-KLM is finding new ways to adapt to tough competition from LCCs and to the rapid expansion in recent years of Middle Eastern carriers. In November, the carrier set out its Trust Together ...