

12 PROPOSITIONS POUR REDYNAMISER LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS



SCARA

Syndicat des Compagnies Aériennes Françaises

“

*Avec ses douze propositions
pour redynamiser un secteur
porteur de croissance,
le SCARA réaffirme son rôle
de promotion et de défense
des intérêts des acteurs
économiques du transport aérien.*

”



Le transport aérien français vit aujourd'hui une situation paradoxale. Alors que certains acteurs de la chaîne de valeur, notamment les aéroports et les constructeurs portés par la croissance du transport aérien mondial, enregistrent des bénéfices florissants, les compagnies aériennes et les sociétés d'assistance aéroportuaire basées en France, traversent une crise financière sans précédent. Outre le fait que les prix de revient sont plus élevés en France que dans d'autres pays, la crise est aggravée par le niveau trop élevé des charges fiscales, sociales et aéroportuaires payées par les compagnies basées en France.

Aujourd'hui le constat est sans appel : le pavillon français et ses 100 000 emplois sont menacés à court terme.

Fort de son expertise, de sa pluralité et de son rôle de partenaire qualifié des pouvoirs publics, le SCARA a présenté au Premier ministre douze mesures concrètes pour redynamiser le transport aérien français.

Ces propositions s'inscrivent dans un contexte européen et soulignent la nécessité pour le transport aérien français d'évoluer dans le cadre d'une concurrence loyale, non faussée et non surtaxée par rapport aux compagnies aériennes européennes et aux autres modes de transport concurrents que sont le train et l'autocar.

Les compagnies aériennes françaises contribuent à l'aménagement du territoire, en métropole et dans les territoires ultra-marins, et sont l'un des pivots des échanges économiques du pays, première puissance touristique mondiale. Avec ses douze propositions pour redynamiser un secteur porteur de croissance, le SCARA réaffirme son rôle de promotion et de défense des intérêts des acteurs économiques du transport aérien.

Philippe Dandrieux
Président





RÉFORMER l'aviation civile (DGAC)

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) gère l'ensemble des activités relevant du transport aérien et assume deux fonctions principales: une fonction de réglementation/régulation et une fonction de navigation aérienne.

Elle dispose d'un budget propre de 1,8 milliard d'euros (1,4 milliard pour la fonction navigation aérienne et 0,4 milliard pour la fonction réglementation/régulation).

Ce budget est alimenté par les compagnies aériennes qui s'acquittent de redevances pour services rendus par la DGAC (navigation aérienne, surveillance et certification) et d'une « taxe aviation civile » dont 81 % sont dévolus au budget de la DGAC, et 19 % sont reversés directement au budget général de l'État.

La Cour des Comptes a mis en garde sur la dérive des comptes de la DGAC qui enregistrent « *un déséquilibre structurel* » de plus de 1,2 milliard d'euros. Elle précise également dans son rapport que « *faute de pouvoir augmenter substantiellement et rapidement les redevances, ce sont en effet des efforts de productivité qui paraissent les plus susceptibles de contenir voire de diminuer le coût des prestations de la DGAC* ».

Afin de rééquilibrer le budget de l'aviation civile, le SCARA propose au-delà de la mise en œuvre des recommandations de la Cour des comptes, de:

PROPOSITION

1

- **créer un établissement public autonome pour assurer la mission de navigation aérienne de l'aviation civile afin d'en identifier plus clairement la gestion opérationnelle et budgétaire, et affecter la totalité de la taxe de l'aviation civile payée par les compagnies aériennes au budget de l'aviation civile.**



RÉPARTIR la taxe de sûreté

Les mesures de sûreté concernant le transport aérien sont entièrement financées en France par les seules compagnies aériennes, bien qu'il s'agisse d'une activité purement régaliennne.

La taxe d'aéroport qui permet de financer les prestations de sûreté et de sécurité incendie coûte aux compagnies aériennes un milliard d'euros par an. Depuis 2000 elle a augmenté de 400 %.

Les entreprises commerciales installées sur les plateformes aéroportuaires ne payent pas cette taxe alors qu'elles bénéficient directement des mesures de sûreté déployées.

Afin de répartir le coût des mesures de sûreté de manière plus équitable, le SCARA propose d' :

PROPOSITION 2

- élargir l'assiette de la taxe d'aéroport à toutes les entreprises commerciales installées sur les plateformes aéroportuaires.

Afin d'assurer la cohérence sur l'ensemble du territoire français de la mise en œuvre des mesures de sûreté concernant le transport aérien et d'en maîtriser plus efficacement les coûts, le SCARA propose de :

PROPOSITION 3

- créer une agence nationale de sûreté chargée de la définition et de l'application de ces mesures, à l'instar de ce qui se fait au Canada.



LUTTER contre le dumping social dans le transport aérien

Une étude de la DGAC, réalisée par E&Y en 2013, relève que le coût horaire d'un personnel navigant français, après correction des écarts de niveaux de vie, est plus élevé de 20 % à 60 % en France que dans les autres pays européens, en grande partie à cause du niveau plus élevé des charges sociales en France.

Cette distorsion de concurrence a entraîné une décroissance de 1 % à 2 % par an depuis dix ans de la part de marché du transport aérien français, y compris sur les liaisons entièrement domestiques. Aujourd'hui, le pavillon français ne représente plus que 46 % des vols au départ ou à l'arrivée du territoire français : 82 % des vols domestiques, 28 % des vols de/vers l'Union Européenne, 45 % des vols de/vers l'international hors Union Européenne. L'impact sur l'emploi en France d'une telle situation est immédiat puisqu'une compagnie non basée sur notre territoire génère deux fois moins d'emplois qu'une compagnie basée en France. Le cadre législatif n'est pas suffisant pour lutter face à la concurrence déloyale et le dumping social.

Pour faire face au dumping social qui vient troubler le jeu d'une concurrence équitable sur le territoire français le SCARA propose de :

PROPOSITION

4

• **créer une « contribution sociale aérienne » applicable à toutes les compagnies aériennes relevant d'une « territorialité française », qui viendrait se substituer à toute charge sociale sur le personnel navigant tout en préservant les revenus des organismes sociaux.**

La notion de « territorialité française » serait applicable aux compagnies aériennes exerçant une activité « régulière » au départ du territoire français, c'est-à-dire à toute compagnie possédant une base en France ou effectuant au moins un vol domestique français programmé de façon régulière, soit au moins une fois par semaine sur 10 semaines de l'année.

Cette « contribution sociale aérienne » serait assise sur la masse salariale du personnel navigant effectuant des vols à destination ou au départ d'un aéroport français. Son taux serait calculé par rapport à la masse totale des charges sociales actuellement versées par les compagnies aériennes françaises et réparti sur l'ensemble des compagnies relevant d'une territorialité française.



RENDRE Les droits des passagers plus lisibles et plus équitables

Sous l'impulsion de l'Europe, la réglementation en matière de « droits du passager aérien » a considérablement évolué.

La forfaitisation des indemnités dues aux passagers en cas de retard ou d'annulation et l'interprétation par les tribunaux des cas d'exonération ont abouti toutefois à une reconnaissance presque automatique de la responsabilité des compagnies aériennes en de telles circonstances, quelles qu'en soient les causes.

Un certain nombre d'entreprises se sont d'ailleurs créées pour exploiter ce marché en « portant » les réclamations des passagers, d'autant que les montants de ces indemnités sont parfois supérieurs au prix du billet.

Les droits des passagers européens ne sont pas les mêmes dans les différents modes de transport (avion, train, autocar) créant une inégalité de traitement non seulement entre les transporteurs mais également entre les passagers.

Afin de rendre les droits des passagers plus lisibles et plus équitables, le SCARA propose d' :

PROPOSITION

5

- homogénéiser l'ensemble des droits européens des voyageurs dans tous les modes de transport en appliquant une indemnisation, non plus forfaitaire, mais au prorata du prix du billet, avec un plancher et un plafond.



ÉLARGIR l'assiette de la taxe de solidarité ou « taxe Chirac »

Créée en 2007, la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac », a pour objectif de contribuer au financement d'UNITAID, organisation internationale spécialisée dans l'achat de médicaments pour les pays en voie de développement. D'un montant de 185 millions d'euros pour la seule année 2012, elle a été majorée en 2014 de 12,7 %.

Cette taxe s'applique aux seuls billets d'avion. Les autres modes de transport tels que le ferroviaire et les autocars qui concurrencent directement le transport aérien sur bon nombre de lignes européennes et nationales, ne sont pas concernés par la taxe de solidarité.

Afin d'en améliorer le rendement tout en diminuant son taux unitaire et en rétablissant la concurrence entre les moyens de transport, le SCARA propose d' :

PROPOSITION

6

- élargir l'assiette de la taxe de solidarité à l'ensemble des modes de transport (avion, train, autocar).



INSTAURER une autorité indépendante pour réguler Les redevances aéroportuaires

Dans un marché des aéroports en voie de privatisation et en expansion, le rôle d'une autorité de supervision indépendante est déterminant pour le bon fonctionnement de la régulation économique du secteur. Cette autorité doit veiller à ce que les aéroports, qui sont en situation de monopole, n'imposent pas des redevances trop élevées aux compagnies aériennes, renchérissant ainsi les prix des billets.

Pour garantir un fonctionnement sain et efficace des lois du marché des aéroports le SCARA demande de :

PROPOSITION

7

- mettre en place une autorité de supervision véritablement indépendante et dont le domaine d'investigation serait étendu à l'ensemble des aéroports français.



ADAPTER La politique actionnariale de l'État

Le niveau des redevances aéroportuaires payées par les compagnies aériennes aux aéroports français a progressé de 30 % entre 2006 et 2013, alors que l'inflation était limitée à 11 % sur la même période et que le cours de l'action d'Aéroports de Paris (ADP) est passé de 59 € à 98 € soit une augmentation de 66 %.

Parallèlement, le chiffre d'affaires d'ADP a augmenté de 43 % (de 1914 millions d'euros en 2005 à 2754 millions d'euros en 2013) et le résultat net est passé de 180 millions d'euros en 2005 à 305 millions en 2013 soit une augmentation de 69 %.

861,80 millions d'euros de dividendes ont été versés aux actionnaires entre 2006 et 2013, dont la moitié à l'APE.

Afin d'adapter la politique actionnariale de l'État aux enjeux historiques qu'affronte aujourd'hui le transport aérien français, le SCARA propose de :



PROPOSITION
8

- rendre obligatoire la mise à disposition aux compagnies aériennes de l'intégralité des informations sur les redevances aéroportuaires et imposer que leur évolution prenne en compte la situation de ces mêmes compagnies aériennes.

PROPOSITION
9

- réformer en profondeur le mode de négociation et de gestion des contrats de régulation économique (CRE) pour contenir les redevances aéroportuaires payées par les compagnies aériennes tout en garantissant la juste rentabilité économique des aéroports.

PROPOSITION
10

- réviser la politique de versement des dividendes des aéroports pour l'adapter au contexte économique et affecter le produit versé à l'APE (Agence des Participations de l'État) au désendettement de la DGAC.

PROPOSITION
11

- accorder dans le cadre de la privatisation des principaux aéroports, un droit de préférence aux actionnaires actuels (collectivités locales et chambres de commerce) et affecter le produit de cette vente au désendettement de l'aviation civile ou à tout autre investissement pour le développement et la modernisation du transport aérien français.



INVESTIR dans une desserte ferroviaire efficace de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle

D'évidence l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle a besoin d'une desserte ferroviaire rapide qui relie la plateforme aéroportuaire au centre de Paris.

Pour remplir pleinement son rôle une telle desserte doit répondre à des critères de fiabilité, de sécurité à bord, de qualité de service et de fréquences, faute de quoi les investissements s'avèreraient inutiles.

Le Ministre des Transports a déclaré vouloir la création à l'automne 2014 d'une coentreprise ADP-RFF destinée à exploiter le futur CDG Express.

Le financement de cette desserte n'est pas encore connu, mais pour les compagnies aériennes il n'est d'ores et déjà pas envisageable, dans un secteur déjà sinistré, de créer une nouvelle taxe sur les billets d'avion.

Afin d'étudier la mise en œuvre d'une desserte ferroviaire réellement efficace, d'en assurer le financement et la gestion opérationnelle, le SCARA propose d' :

PROPOSITION

12

- **organiser, avec le concours des compagnies aériennes, une véritable réflexion quant au type de desserte optimale et financer l'investissement nécessaire par la cession de 20% du capital d'Aéroports de Paris, ce qui devrait rapporter à l'Agence des Participations de l'Etat environ 1,4 milliard d'euros.**



À propos du

SCARA



Le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA) regroupe des compagnies aériennes françaises (hors groupe Air France) basées en métropole et dans les territoires ultra-marins ainsi que des sociétés d'assistance aéroportuaire. Il représente actuellement 7 000 emplois directs et deux milliards d'euros annuel de chiffre d'affaires.

Créé en 1995, avec pour objet la défense des intérêts du transport aérien français, le SCARA reconnu officiellement représentatif au plan national, est un interlocuteur majeur de toutes les instances institutionnelles.

L'équipe de direction élue du SCARA est composée de :

Philippe Dandrieux, Président

Président du directoire d'Air Corsica

Jean-François Dominiak, Vice-Président

Directeur général d'Europe Airpost.

André Besseau, Vice-Président

Président-directeur général d'Atlantique Air Assistance.

Jean-Pierre Bes est le secrétaire général du SCARA.

Ce document a mobilisé l'ensemble du comité de direction ainsi que Bertrand Moine (secrétaire général adjoint), Georges-Marie Baurens (conseiller) et Claude Foucault (conseil en communication).

ÉCONOMIE	133 Mio	133 millions de passagers transportés dont 62,6 millions par des compagnies françaises.
	43 %	+43% d'augmentation du trafic passager entre 2001 et 2011.
	27 MRD	27 milliards d'euros de chiffre d'affaires réalisé par les compagnies aériennes françaises.
	4 %	4 % du PIB de la France.

EMPLOI	100 000	100 000 salariés directs dont 96 % en CDI. 59 % sont des hommes et 41 % sont des femmes : <ul style="list-style-type: none"> • âge moyen de 41,3 ans • 12,8 années d'ancienneté
	72 000	Sur 100 000 salariés 72 000 travaillent dans les compagnies aériennes, 10 000 pour les aéroports et 26 000 pour l'assistance en escale/maintenance et autres entreprises.
	63 %	63 % des salariés sont basés en Île de France/Picardie.

CHARGES ET TAXES	1,2 MRD	C'est l'endettement de la DGAC dont le budget de 1,8 milliard d'euros est totalement financé par les compagnies aériennes : 400 M€ pour la réglementation/régulation et 1,4 M€ pour le contrôle aérien.
	+400%	Taxes aéroportuaires: Augmentation de +400 % (depuis 2000) de la taxe d'aéroport qui permet de financer les prestations de sûreté et de sécurité incendie. Coût pour les compagnies aériennes : environ 1 milliard d'euros par an.
	100 Mio	Taxe de solidarité dite taxe Chirac : Environ 100 millions d'euros.
	60 Mio	Taxe sur les nuisances aériennes : 60 millions d'euros
	50 Mio	TVA : + 50 millions d'euros depuis la récente augmentation.
	+30%	Redevances aéroportuaires : Le niveau des redevances aéroportuaires payées par les compagnies aériennes à ADP a progressé de 30 % entre 2006 et 2013, alors que l'inflation était limitée à 11 % dans le même temps. Le cours de l'action d'ADP est passé de 59 € à 98 € soit une augmentation de 66 %. Parallèlement, le chiffre d'affaires d'ADP a augmenté de 43 % (de 1914 millions d'euros en 2005 à 2754 millions d'euros en 2013) et le résultat net est passé de 180 millions d'euros en 2005 à 304 millions en 2013 soit une augmentation de 69 %.



L'intégralité des propositions est disponible sur:
www.scara.aero/propositions.

36, rue des Plantes - 75014 Paris
info@scara-aviation.com
Tél. + 33 1 40 06 96 31
Twitter: @scara_aero