

Transport Aérien

Malade du COVID mais pas seulement ...

La crise sanitaire que nous subissons en France comme plus largement à travers le monde depuis le début de l'année a des conséquences directes et considérables sur l'organisation des transports en général et particulièrement dans le secteur de l'aérien qui se trouve véritablement ébranlé suite à la baisse significative et sans précédent de l'activité.

► C'est l'ensemble des entreprises et des salarié-e-s de ce secteur qui est concerné, les compagnies aériennes, mais également les aéroports et l'ensemble des entreprises sous-traitantes du fait de leurs liens de subordination économique.

Les impacts économiques importants :

► Faut-il le rappeler ? L'attractivité

économique et touristique générée par les zones aéroportuaires est vitale pour les territoires. Ainsi, la multiplication des restructurations ou encore la mise en place du chômage partiel auront des effets désastreux sur les bassins emploi, sur les territoires et les salarié-e-s.

► Le secteur de l'aviation civile, en prenant en compte la construction aéronautique, « pèse » de manière significative dans l'économie de notre pays : 4,1 % du PIB (105 Mds\$) et 1.142.000 emplois directs et indirects.

► Ce secteur participe également et de manière très importante au positionnement de la France comme première destination touristique mondiale (87 millions de visiteurs en 2017), sachant que le tourisme représentait, au total, 7,2 % du PIB national en 2017 !



DOSSIER

► Aérien :

Le COVID, un prétexte pour une accélération des plans sociaux ...

www.transports.cgt.fr



► Le COVID : un prétexte pour une accélération des plans sociaux

Les premières annonces du Groupe **Air France** caractérisent l'ampleur de la restructuration :

► **Arrêt des lignes à moins de 2h30 du TGV** : Orly/Lyon, Orly/Bordeaux et Orly/Nantes ;

► **Arrêt de l'activité Hop! à Orly** : cette décision condamnerait plusieurs lignes sans alternative ferroviaire : Clermont-Ferrand, Toulon, Brest, Pau, Tarbes. Quid des lignes d'obligations de services publics comme Aurillac, Agen ou encore la Corse ?

Certaines villes pourraient toutefois, rester reliées à Orly, mais sous la marque Transavia (*le low-cost d'Air France*). L'objectif de la direction est, à court terme, de sortir totalement Air France de l'aéroport d'Orly ;

► **Arrêt des lignes transversales (Régions/Régions)** : à l'exception de celles alimentant le Hub de Lyon et de quelques lignes opérées par Air France.



► Le réseau domestique français : un marché en croissance, mais ...

Le réseau domestique français est un marché en croissance, néanmoins, il subit une perte de part de marché du « pavillon français » et ce de manière ininterrompue depuis 20 ans.

Décryptage :

En 2019, le trafic intérieur français (*métropole et outre-mer*) représente 34,1 millions de passagers. Le trafic intérieur métropolitain représente 26,8 millions de passagers. C'est un record de trafic depuis 20 ans, malgré le déploiement des lignes LGV sur la façade atlantique et sur la Bretagne, à partir de 2017.

Sur ces 20 dernières années, le trafic intérieur métropolitain a été profondément modifié.

Le trafic dit radial (*Région-Paris*) a reculé de 23 % avec une perte de 4,9 millions de passagers, principalement en raison du déploiement des lignes TGV.

Au contraire, le trafic des Transversales (*Régions/Régions*) a progressé fortement (+71 %) avec 5 millions de passagers supplémentaires.

Ce sont donc les « transversales » qui alimentent la croissance du marché intérieur, mais c'est aussi sur ces lignes que le pavillon français est le plus en difficulté :

→ alors qu'en 2009, le pavillon français représentait 83 % du trafic des transversales, il n'en représente plus aujourd'hui que 47 %.

C'est la conséquence de la stratégie commerciale du groupe Air France qui, depuis plus de 10 ans, n'a cessé de fermer des lignes abandonnant ce marché aux opérateurs low-cost ...

72 % du trafic est réalisé par des exploitants français :

- Hop!,
- Air Corsica,
- Chalais,
- TwinJet ...

L'essentiel du trafic sous pavillon français est le fait du groupe Air France (18,9 millions de passagers, soit 55 % du trafic intérieur français).

La stratégie du groupe Air France, qui vise à la remise en cause du trafic intérieur pour se centrer quasi exclusivement sur les liaisons internationales, impacterait significativement et durablement le secteur aérien. Cette stratégie purement commerciale pose aussi la question de la continuité territoriale en France et renvoie à la responsabilité politique en termes d'aménagements du territoire, de continuité du service rendu aux voyageurs et aussi de politique industrielle en termes de matériels aériens et des infrastructures nécessaires.



Remise en cause du maillage aérien français : quelles conséquences pour les territoires ?

En 2019, **Air France, Hop!** et **Transavia** ont transporté 18,9 millions de passagers, soit 55 % du trafic intérieur français. La réduction de 40 % de l'offre d'**Air France** sur le réseau domestique entraînera donc une forte réduction du trafic global et reconfigurera brutalement le maillage territorial. La première conséquence de cette stratégie sera, de facto, la réduction significative des mobilités entre certains territoires.

Des territoires restent enclavés à plus de 2h30 de Paris en TGV (Clermont-Ferrand, Toulon, Brest, Toulouse, Pau, Tarbes, etc.). Le transport aérien demeure le moyen le plus efficace d'un point de vue économique, social et environnemental pour répondre au besoin de mobilité d'une population devant se déplacer rapidement, notamment pour des raisons professionnelles. Cette décision d'arrêt de dessertes aériennes aura également de forts impacts sur les organisations économiques existantes.

Décryptage :

Au fil des ans en France, des bassins économiques se sont développés autour de nombreux aéroports régionaux. L'abandon de lignes ou même la réduction de l'offre impactera notablement et durablement l'attractivité économique du bassin aéroportuaire. Conjugées à l'absence de stratégies de mobilités alternatives, celles-ci auront des conséquences négatives

importantes sur l'emploi et compliqueront la nécessaire relance économique post-Covid.



L'interdiction de liaisons aériennes intérieures dès lors qu'un trajet alternatif en train existe en moins de 4h vise tous les vols, qu'ils soient réguliers ou affrétés.

De plus, cette mesure ne prévoit pas d'exception pour les vols dont l'utilité est d'assurer la correspondance entre un aéroport de province et les hubs (Paris & Lyon).

Elle rendrait, de fait, impossibles les correspondances sans changer d'aéroport et compromettrait la connectivité internationale des Régions ainsi que la continuité territoriale avec les Départements et Territoires d'outre-mer.

Impacts organisationnels, économiques et sociaux

Dans la mesure où les services aériens sont intégralement libéralisés au sein de l'Union européenne, cette mesure générera une fuite de trafic :

les voyageurs en correspondance se détourneront des compagnies et des aéroports français et transiteront par d'autres aéroports internationaux situés à l'étranger, le plus souvent en voyageant avec des compagnies étrangères, avec un coût environnemental supplémentaire en raison d'un trajet plus long.

Cela aura notamment comme premières conséquences une perte significative de trafic et l'arrêt de certaines liaisons au départ des hubs nationaux qui seraient considérés comme économiquement non viables et pourraient être interrompus.

Outre une forte perte de compétitivité des acteurs aéronautiques nationaux (compagnies, aéroports, constructeurs,

fournisseurs, services associés, etc.), l'emploi diminuerait au sein de ces entreprises, ainsi que localement, dans des territoires dont la connectivité serait dégradée.

Pour la mesure jugée à 4h, l'impact peut être évalué à près de 70.000 emplois perdus dans le transport aérien et de l'ordre de 3 milliards d'euros de PIB ...

Si une part de cette perte d'activité se traduisait par une augmentation dans d'autres secteurs (report modal vers le fer), ce n'est pas le cas pour la perte d'activité liée aux trajets en correspondance.

La moindre desserte depuis le hub de Charles-de-Gaulle conduira à une diminution des touristes, avec de fortes conséquences sur les Régions.

Disparition du « pavillon français » : menaces sur l'emploi !

Un remplacement du « pavillon français » par les compagnies low-cost ne compenserait pas les effets négatifs sur l'emploi.

Les études économiques sont formelles : un million de passagers supplémentaires génère, en moyenne, la création de 1.300 emplois directs.

Ces créations d'emplois sont de nature plus pérenne quand la compagnie est basée en France, car moins soumise aux aléas d'exploitation.

Pas de transition écologique sans ambitions sociales !

En 2016, le trafic aérien intérieur représentait 2,8 % des émissions de CO2 (4,8 Mt) du secteur des transports (source : CITEPA). Le secteur du transport aérien est ciblé dans le rapport et les propositions de la « *convention citoyenne pour le climat* » qui a été adopté le 21 juin 2020. Plusieurs mesures sont envisagées, sans définition préalable d'un cadre social, elles auront un impact non négligeable et négatif sur l'emploi et l'activité générale du secteur aérien.

Parmi les mesures envisagées : l'interdiction de liaisons aériennes intérieures dès lors qu'un trajet alternatif en train existe en moins de 4h afin de diminuer les émissions de CO2. L'application d'une telle mesure entraînera la suppression de 30 liaisons intérieures de plus de 10.000 passagers annuels qui seraient interdites, pour un total de 7,4 millions de passagers annuels, dont près de 50 % en correspondance. De plus, 8 liaisons intérieures seraient interdites, pour un total de 2,7 millions de passagers dont près des 2/3 en correspondance.

Interdiction de construction

de nouveaux aéroports et d'extension des aéroports existants

Dans ses prévisions de long terme publiées en 2019, l'Organisation Aviation Civile Internationale évaluait à 2,8 % la croissance annuelle du trafic européen de passagers de 2015 à 2035, contre environ 4,3 % pour le trafic mondial.

Ces prévisions sont aujourd'hui remises en cause par la crise sanitaire : à l'arrêt pendant plusieurs mois, le trafic aérien fait partie des secteurs les plus touchés par la crise sanitaire et la crise économique qu'elle engendre. Les observateurs du secteur, prudents sur les perspectives de reprises à court terme, s'accordent cependant sur un point : le trafic aérien ne devrait pas retrouver son niveau de 2019 avant 2024. Dans ce contexte, au vu du maillage aéroportuaire français, l'interdiction d'octroyer une déclaration d'utilité publique pour construire de nouveaux aéroports ou étendre des aéroports existants pose problème en termes d'anticipation de construction des infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins d'expansion de la demande.

À moyen terme, les conséquences économiques seront notables pour les exploitants d'aéroports qui ne pourront pas développer leurs activités, mais aussi pour les compagnies aériennes qui seront limitées dans leur offre de services.

Cette mesure aura également un impact pour les entreprises réalisant les travaux et tous les secteurs dépendants de l'aviation. Les aérodromes constituant des outils de développement et de connexion des territoires, cette mesure aura des conséquences socio-économiques fortes pour les territoires et leur tissu économique reposant sur le trafic aérien (tourisme, filière aéronautique, etc.).



► **Une écocontribution kilométrique renforcée**

La Convention citoyenne pour le climat propose d'augmenter fortement la « **Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion** » (TSBA), en distinguant les vols de plus ou de moins de 2.000 kilomètres et de l'étendre à l'aviation d'affaires et au transport aérien privé. Les vols à destination de la Corse, des départements et territoires d'outre-mer ou soumis à une obligation de service public (qui bénéficient aujourd'hui de tarifs réduits), ne seraient pas concernés.

► **Parce que « compensation » n'est pas « raison »**

La Convention citoyenne propose de rendre obligatoire la compensation intégrale des émissions de CO2 de l'ensemble des vols intérieurs et sa mise en œuvre progressive pour la desserte des départements et territoires d'outre-mer. Les compagnies aériennes, notamment les Françaises qui dépendent du trafic domestique, seraient fortement impactées par la mise en œuvre d'une telle mesure. Ces surcoûts conduiront inévitablement à une dégradation de l'offre sur certaines lignes « fragiles » et donc à une perte de connectivité et d'attractivité pour les départements et territoires concernés.

► **Un secteur soumis à de nombreuses taxes avec des impacts directs sur l'attractivité**

En France, le secteur aérien est soumis à plusieurs dispositions fiscales dédiées :

- **Taxe** sur les nuisances sonores aériennes,
- **Taxe** de l'aviation civile,
- **Taxe** sur les passagers embarqués ou débarqués outre-mer,
- **Taxe** d'aéroport et majoration de la taxe d'aéroport,
- **Taxe** d'aviation civile,
- **Taxe** de solidarité sur les billets d'avion et contribution spéciale CDG-express.

La Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion a été augmentée au 1^{er} janvier 2020 (pour les vols UE : +1,5 € en classe économique et +9 € pour la classe affaires ; pour les vols non UE : +3 € en classe économique et +18 € en classe affaires). Cette augmentation n'a pas concerné les vols à destination de la Corse, des collectivités d'outre-mer ou soumis à obligation de service public. L'augmentation proposée de la TSBA représenterait un gain de 4,2 milliards d'euros, sur la base du trafic 2019 (3,5 milliards d'euros en tenant compte de la perte de trafic induite). En multipliant par 3 le niveau de fiscalité spécifique du

secteur et par 10 de celui de la TSBA, elle aurait un impact significatif sur le transport aérien français. Une telle hausse de la fiscalité engendrerait automatiquement une augmentation des prix des billets d'avion, ce qui entraînerait une perte de trafic estimée entre 12 à 16 millions de passagers par an ... hors effet Covid-19 ! À long terme, elle menacerait la pérennité de certains acteurs français du transport aérien et du tourisme dont beaucoup ont été fortement fragilisés par la crise sanitaire. Entre 120.000 et 150.000 emplois non délocalisables pourraient ainsi être détruits en France.

Les hubs aéroportuaires français seront aussi très fortement pénalisés, particulièrement en l'absence d'harmonisation fiscale européenne, par rapport à leurs voisins européens vers lesquels les trafics moyen et long-courrier se redirigeront, compte tenu du coût plus élevé d'un passage dans les hubs français du fait de cette taxe.

Loin d'être anecdotique, un tel scénario conduira à un impact total sur le produit intérieur brut français compris entre 5 et 6,5 milliards d'euros ...

PROFESSIONNELS
DES MÉTIERS
DU TRANSPORT,
VOUS PASSEZ TOUT
VOTRE TEMPS
À PRENDRE SOIN
DES AUTRES.



ET VOUS ?
QUI PREND SOIN
DE VOUS ?

RENDEZ-VOUS SUR
CARCEPT-PREV.FR
pour découvrir tous les avantages
de votre compte personnel prévoyance

Complémentaire Santé – Prévoyance – Retraite

C'est parce que nous connaissons si bien les métiers du transport que nous sommes en mesure de vous apporter les solutions les plus adaptées à vos besoins. CARCEPT PREV du groupe KLESIA, au service des métiers du transport.

PROFESSIONNELS
DES MÉTIERS DE
SERVICES,
VOUS PASSEZ TOUT
VOTRE TEMPS
À PRENDRE SOIN
DES AUTRES.



ET VOUS ?
QUI PREND SOIN
DE VOUS ?

Complémentaire Santé – Prévoyance – Retraite

C'est parce que nous connaissons si bien les métiers de la santé, du conseil, de la restauration, de l'hôtellerie, du transport, et des commerces de proximité que nous sommes en mesure de vous apporter les solutions les plus adaptées à vos besoins. KLESIA, au service des entreprises de service depuis plus de 65 ans.

KLÉSIA
PROTECTION ET INNOVATION SOCIALES