

# LES DISTORSIONS DE CONCURRENCE DANS L'AÉRIEN

Depuis le début des années 2000, les parts de marché des compagnies de réseau s'érodent continuellement au profit d'opérateurs à bas coûts, ou basés aux portes de l'Europe. Ces concurrents bénéficient d'effets de levier économiques et de disparités réglementaires (notamment fiscales et environnementales), sources de distorsions qui leur sont favorables. Les compagnies basées en France, dont les avions et les salariés sont localisés sur le territoire, risquent à terme d'être remplacées par des opérateurs comme Ryanair ou Emirates.



Entre 2003 et 2023, **les compagnies françaises ont perdu 19 points de parts de marché à destination et au départ de la France.** Ce recul au bénéfice des compagnies étrangères se matérialise par de la délocalisation d'emplois, une dégradation de l'inter-connectivité des territoires et une perte de souveraineté.



## Les facteurs de distorsion entre la France et le reste de l'UE

### LES ÉCARTS DE TAXATION DU TRANSPORT AÉRIEN

Les politiques fiscales nationales engendrent des coûts d'opération spécifiques à chaque pays. La France est, avec l'Allemagne, le pays qui taxe le plus le transport aérien en Europe (art. 145 et 147 de la Loi Climat, TEITLD, TSBA).

### LES SUBVENTIONS PUBLIQUES ILLÉGALES

**Des aides sont parfois accordées de façon illégale** par l'intermédiaire d'aéroports, de collectivités ou de chambres de commerce **à des compagnies low cost** qui en ont fait un véritable business-model leur permettant d'acquérir un avantage concurrentiel.

### LES RECOURS AU TRAVAIL INDÉPENDANT OU DÉTACHÉ

Chaque État membre est libre de déterminer les règles de droit encadrant les conditions de travail. **Certains opérateurs peu scrupuleux peuvent bénéficier de différentiels de coûts** grâce au travail détaché et dissimulé ainsi qu'aux fraudes à la sécurité sociale.



## Les facteurs de distorsion entre l'UE et le reste du monde

### L'INTERDICTION DE SURVOL D'UN TERRITOIRE

Les compagnies aériennes doivent se conformer aux interdictions de survol frappant la Russie. **Les compagnies basées en Asie n'étant pas assujetties à ces obligations** peuvent bénéficier de temps de vols raccourcis.

### LES SUBVENTIONS D'ÉTAT

Certains États octroient à leur compagnie nationale **un accès facilité aux capitaux.** Ce type de subvention permet aux opérateurs de déployer une offre surcapacitaire et de tirer les prix à la baisse aux dépens des transporteurs européens.

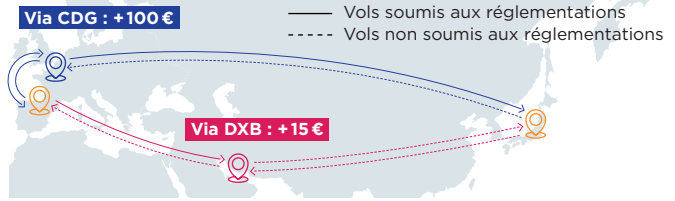
### LES DISPARITÉS DE RÉGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE

Les compagnies européennes subissent des **coûts additionnels conséquents** liés aux obligations environnementales (quotas ETS, incorporation de SAF<sup>(1)</sup>). Ces obligations ne sont pas applicables par les compagnies extra-européennes.

(1) Sustainable Aviation Fuel.

En l'absence d'obligations similaires, **les opérateurs extra-européens peuvent capter des clients en Europe** et leur proposer des correspondances via des hubs extra-communautaires où les coûts à opérer sont moins élevés.

**Surcoût d'utilisation lié aux réglementations environnementales UE sur un aller-retour Barcelone-Tokyo via Paris-CDG et Dubaï-DXB**



## Quels sont les risques et conséquences associés à ces distorsions ?

- **Perte de connectivité et de souveraineté** (réduction de la densité des dessertes sur l'Asie).
- **Perte de compétitivité du Hub** de CDG face à des plateformes UE et non UE (Istanbul).
- **Risque de faillite de compagnies aériennes françaises** (XL Airways, Aigle Azur).
- **Destruction d'emplois** sur le territoire français, dans les compagnies aériennes.
- **Transfert des flux** de transports vers d'autres régions du monde.
- **Fuites de carbone** à travers le report de demande vers les hubs extra-européens.
- **Affaiblissement structurel d'Air France-KLM** par rapport à ses concurrents UE et non-UE.



Un vol opéré par Air France génère en France **4x plus d'emplois** dans l'économie française que s'il était opéré par une compagnie non basée. À l'inverse, toute substitution de desserte au départ de la France au profit d'une compagnie étrangère détruit cet emploi local.

## 4 propositions pour lutter contre les distorsions de concurrence

- **Toute nouvelle mesure fiscale visant les compagnies aériennes françaises** doit faire l'objet d'une évaluation de son impact sur leur compétitivité et leur capacité d'investissement, déjà dégradés par l'accumulation de taxes.
- **Fléchage des recettes issues des mesures fiscales ou environnementales existantes** (TSBA<sup>2</sup>, quotas ETS<sup>3</sup>) vers la décarbonation des compagnies européennes à travers la mise en œuvre d'instruments économiques vertueux tels que les programmes ciblés de soutien aux carburants d'aviation durables (SAF Allowances, Fonds d'innovation ETS, etc.).
- **Construction d'un mécanisme d'ajustement aux frontières de l'Union européenne (sur le modèle du CBAM<sup>4</sup>)** visant à limiter le report de demande dont profitent les compagnies tierces qui ne sont pas soumises aux mêmes obligations environnementales.
- **Intégration dans les accords de droits de trafic négociés au niveau bilatéral ou communautaire de l'interdiction de certaines pratiques déloyales** (subventions d'État, réciprocité des sanctions, etc.) et définition de mécanismes de contrôle et de sanction en cas de non-respect des règles de concurrence équitable.

(2) TSBA : Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion. (3) ETS : Emissions Trading System. (4) CBAM : Carbon Border Adjustment Mechanism.



Plus d'informations sur [www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com)