

La dérégulation du marché européen et international

Compétition des états
Complicité de l'Agence Européenne



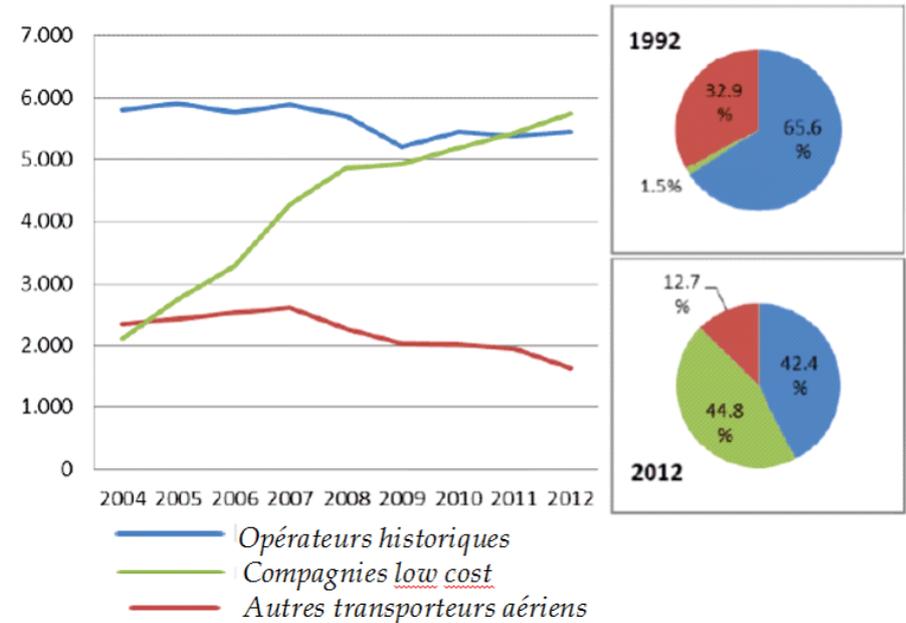
Dérégulation du marché européen et international

Développement des low-costs

rapport d'information n°180 du sénat 15/11/2015 :

« *les transporteurs à bas prix n'ont assuré en 1992 que 1,5 % des trajets internes à l'Union européenne.*

Ils sont [en 2015] aux premières loges, avec 47 % de ces mêmes trajets (contre 44,8 % en 2012) »



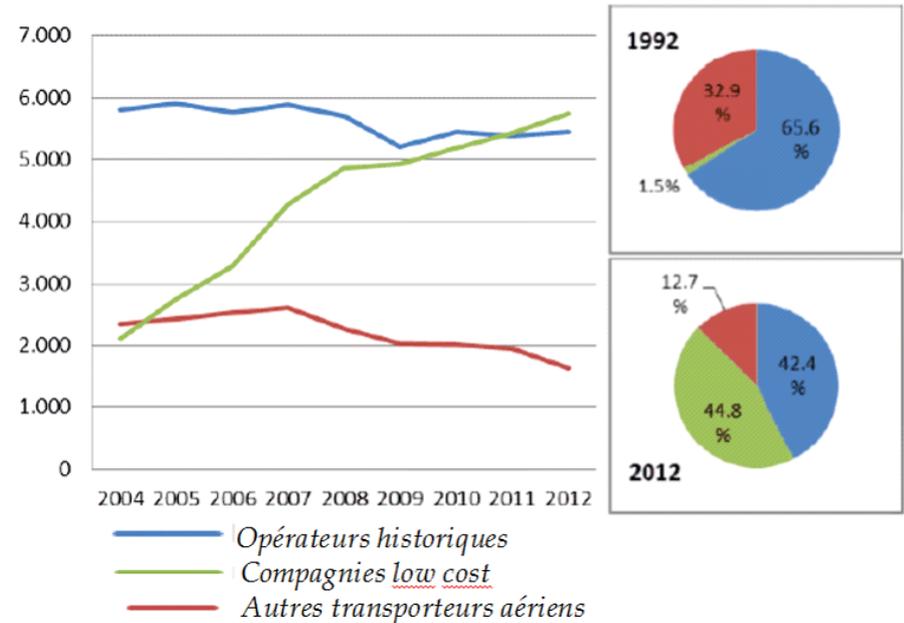
Dérégulation du marché européen et international

Développement des low-costs

Conclusion :

La croissance du transport aérien en Europe est le fait des low-costs

on retrouve les mêmes tendances pour les mêmes raisons en Asie et en Amérique



Pavillons de complaisance



« Aviation FOC's the current scenario » par l'ITF

- Siège social décorré de la réalité de l'exploitation
 - Wizz Air Holdings Plc. siège social : 44 Esplanade, Saint Helier, **Jersey**
- Myriades de « sous-compagnies »
 - Pour Norwegian : NAS, NAI, NUK, NAN
 - Ryanair DAC qui transfère son personnel à Malta Air
- Travailleurs qui ne sont pas employés directement par la compagnie
- Problème de droit applicable : affectation, CTA, contrat



Dérégulation du marché européen et international

Exemple : condamnation de Volotea par le tribunal de Bordeaux ce 13 septembre 2021 :

- amende de 200 000 € : 18 pilotes rémunérés en Espagne entre 2013 et 2017 mais basés à Bordeaux, soit une économie de 630 000 €
- Doit verser 300 843 € de préjudice matériel à la CRPN (Caisse de Retraite du Personnel Navigant)

Volotea indique faire appel...



Dérégulation du marché européen et international

Compagnies du golf

- Prédation
- « Level playing field » =
« égalité des chances » :
 - Subventionnées par leurs états
 - Règles sociales inférieures voir très inférieures (droit du travail, cotisations sociales, temps de repos, temps de travail)

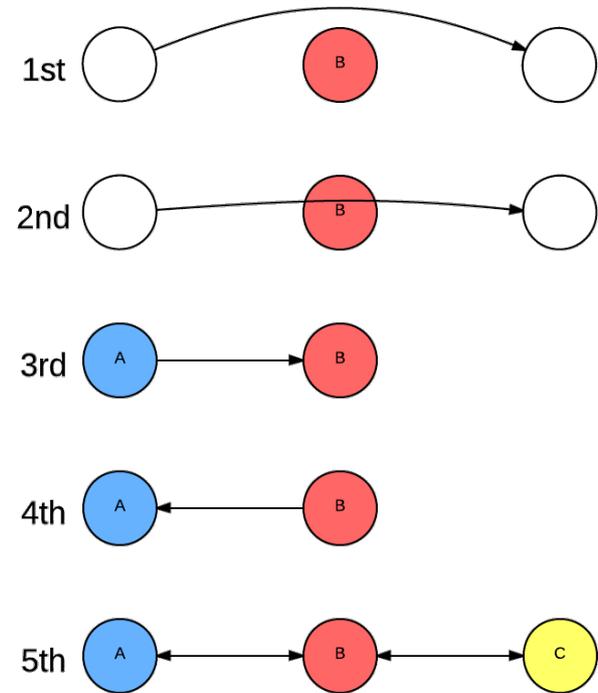
« Emirates does enjoy some advantages when it competes against airlines in Europe and North America, which are subject to higher labour costs. »

Airlines and subsidy: our position, Emirates



Ouverture du marché européen : la 5ème liberté

- Exemple : Dubai → **Milan** → **New-York** par Emirates
- Projet d'accord Europe/Qatar qui devrait être signé à l'automne 2021 (feu vert du Conseil européen en juin dernier)



https://fr.wikipedia.org/wiki/Libertés_aériennes

Compétition entre les états

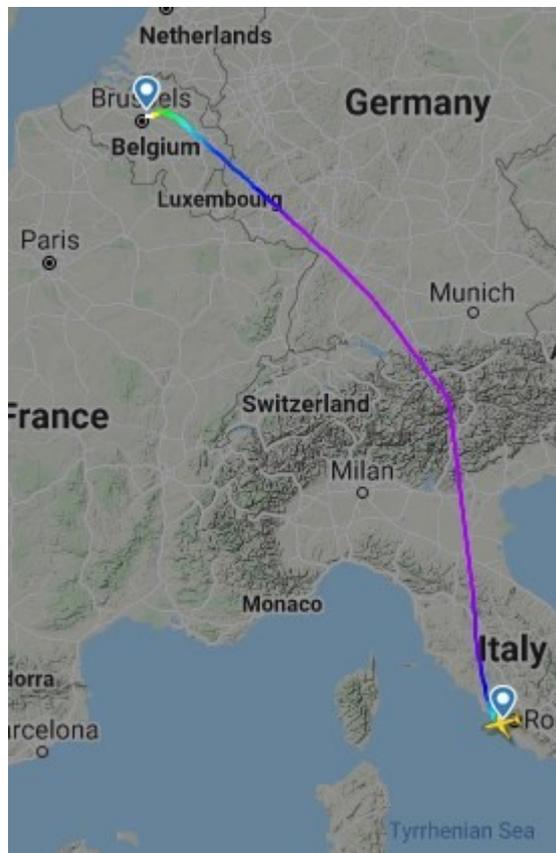
Moins disant social (Irlande, Hongrie... Royaume Unie ?)

- Règles fiscales non harmonisées :
 - taxation des bénéfices
 - remontée des bénéfices dans les paradis fiscaux (Jersey)
- Règles sociales non harmonisées :
 - Droit du travail
 - Droit syndical
 - Cotisations sociales
 - Salaire minimum
- Volonté politique => Police sociale (ex : URSSAF et DGAC)



Compétition entre les états

Taxes en route



Source : flightradar24



L'EASA dans tout ça

- **Juge et partie** : peut délivrer des Certificats de Transport Aérien (CTA) depuis le nouveau règlement essentiel de 2018
- **Conséquence** :
« WIZZ AIR HUNGARY IS THE FIRST AIRLINE TO OBTAIN AN EASA AIR OPERATOR CERTIFICATE » 03/08/2020
<https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/about-us/news/2020/08/03/wizz-air-hungary-is-the-first-airline-to-obtain-an-easa-air-operator-certificate>
- **Conclusion** : l'EASA devient une sorte d'état sans territoire
(A rapprocher des problématiques des accords supranationaux : CETA, TAFTA, TTIP)



L'EASA dans tout ça

Un laboratoire à
« nouveaux paradigmes » :

- Ubérisation (coavionnage)
- Dronisation (u-space)
- « New Business Models »

Patrick KY, président de l'EASA :

(« Chroniques du Ciel » France-Info le 22/08/2021)

« **Ce sont des taxis volants avant tout électrique, ce qui fait que l'emprunte carbone elle n'y est pas** » (sic)



Conclusions : le constat

Objectif de l'Europe : satisfaire le consommateur

- Le moyen : déréguler le marché pour faire baisser les prix
- La conséquence directe : L'offre se multiplie et soutient la croissance
- La conséquence indirecte :
 - Les emplois précaires se multiplient
 - Dissonance de l'industrie entre l'objectif de contenir les émissions de CO2 et la réalité (les émissions augmentent)



Conclusions : les propositions d'Alter

- Harmoniser par le haut les règles sociales
- Harmoniser par le haut les règles fiscales
- Harmoniser par le haut les taxes en route
- Stopper l'ouverture du marché aux pays tiers

Cela limitera naturellement la croissance actuelle
(hors COVID) du transport aérien

