



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politiques communautaires

Question écrite n° 52145

Texte de la question

M. François Calvet appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les attentes exprimées par un grand nombre de pilotes de la compagnie Brit Air, filiale française du groupe Air France, particulièrement inquiets de voir l'aviation civile française subir le même sort que la marine marchande, victime d'une délocalisation massive vers des territoires moins-disants socialement. On peut en effet aujourd'hui s'interroger sur la réaction probable de la compagnie Air France face à la concurrence accrue qui se fait jour sur le marché du transport aérien et sur la tentation qu'elle pourrait donc avoir, dans un contexte de diversité des charges sociales au niveau européen, de transférer une partie de son activité dans des filiales et des compagnies européennes. De telles décisions auraient alors pour conséquence de menacer la pérennité des emplois français alors que nombre de pilotes professionnels et pilotes de ligne sont aujourd'hui demandeurs d'emploi. La solution de l'harmonisation des charges ne pouvant être à ce jour encore envisagée, il le sollicite sur la perspective d'ouvrir le prolongement des carrières des navigants des filiales d'Air France au sein du groupe Air France. Il semble, en effet, que cette solution ait été adoptée par la KLM, en direction de ses filiales, avant la fusion avec notre compagnie nationale.

Texte de la réponse

La compétitivité du pavillon français a récemment été analysée au sein d'un groupe de travail qui a réuni la direction générale de l'aviation civile et les compagnies aériennes. Il est vrai que certaines compagnies européennes, et en particulier celles basées au Royaume-Uni et en Irlande, ont des coûts inférieurs à ceux des compagnies régionales françaises, du fait, notamment, de leurs charges sociales plus faibles. Le risque de délocalisation par des compagnies aériennes françaises d'une partie de leur activité existe donc, mais ne s'est pas concrétisé pour le moment. En effet, l'achat par Air France de la compagnie irlandaise Cityjet, qui lui a permis de se réimplanter sur des liaisons très concurrentielles au départ de Paris - Charles-de-Gaulle vers le Royaume-Uni et l'Irlande, ne peut être assimilé à une délocalisation. C'est un investissement qui n'a pas eu pour conséquence une diminution d'activité pour les compagnies françaises. Une harmonisation des charges sociales au sein de l'Union européenne pourrait effectivement contribuer à réduire ces différences de coûts mais force est de constater qu'une telle harmonisation est aujourd'hui peu avancée. Ainsi, le règlement de 1971, relatif aux régimes de sécurité sociale, vise essentiellement à coordonner les régimes nationaux entre eux et non à harmoniser les cotisations et les prestations. L'harmonisation est encore moins avancée en matière de retraite complémentaire, avec des systèmes profondément différents entre les États membres, voire entre les entreprises d'un même État. Il s'agit là de sujets sur lesquels il est difficile de développer une approche consensuelle au plan communautaire. En revanche, l'harmonisation des conditions de travail des personnels navigants a fait récemment des progrès plus substantiels. Ainsi, l'Union européenne a adopté, il y a quatre ans, une directive relative à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile. Cette directive met en oeuvre l'accord européen conclu par l'ensemble des associations patronales des compagnies européennes et les syndicats de personnels navigants, accord qui limite pour l'ensemble de l'Europe communautaire le temps de travail à 2 000 heures par an et le temps de vol à 900 heures annuelles. Ce texte

fait partie de l'acquis social communautaire et vient d'être transposé en droit français par ordonnance. D'autre part, l'Union européenne poursuit ses travaux concernant l'harmonisation des règles techniques de sécurité du transport aérien, et propose dans cette intention d'encadrer les règles nationales relatives aux temps de vol, aux temps de service et aux temps de repos du personnel navigant. Ce dispositif permettra aussi bien de renforcer la sécurité des vols au sein de l'Europe élargie que de prévenir les tentations de dumping social. Par ailleurs, concernant la pérennité des emplois de pilotes de la compagnie Brit Air, suite au rapprochement entre Air France et KLM, un protocole d'accord a été signé entre la direction de Brit Air et certains syndicats de pilote en avril dernier qui prévoit la conclusion prochaine d'un accord de protection et de développement du périmètre d'emploi de la compagnie. Il prévoit également la négociation d'un accord visant à faciliter l'accès des pilotes de Brit Air à la compagnie Air France ainsi que d'un accord global pluriannuel pour un développement économique maîtrisé de la compagnie Brit Air.

Données clés

Auteur : [M. François Calvet](#)

Circonscription : Pyrénées-Orientales (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 52145

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 novembre 2004, page 9357

Réponse publiée le : 15 mars 2005, page 2757