

Europeans for Fair Competition

Lee Moak

Président d'Americans for Fair Skies

Le transport aérien mondial vit une période de mutation dans un environnement juridique et politique incertain.

Alors que les compagnies traditionnelles européennes se doivent d'appliquer les règles du marché, les compagnies du Golfe (Emirates, Qatar et Etihad) sont très largement subventionnées par leurs gouvernements respectifs dans le cadre d'une stratégie étatique de développement.

Sans impôts, ni charges sociales, les compagnies du Golfe bénéficient d'aéroports sur mesure appartenant à leurs actionnaires dont les coûts de touchée sont divisés par quatre comparés à Roissy.

Les droits de trafic, censés équilibrer les zones d'achalandage, sont devenus des outils de politique commerciale, au service de la politique industrielle (vente de Rafale contre l'ouverture de lignes du Qatar vers Lyon et Nice, vente d'Airbus, etc.).

Les passagers croient y trouver leur compte par de nouvelles

offres commerciales alléchantes, sans s'intéresser aux droits humains et en présupposant que leurs gouvernements assurent une concurrence loyale.

La concurrence déloyale engage la survie des compagnies aériennes traditionnelles. Les directions et les organisations syndicales doivent dépasser leurs différends pour s'attaquer ensemble à ce problème. Il s'agit d'être à l'initiative du changement en créant en Europe l'équivalent d'« Americans for Fair Skies ».

Seule l'union permettra de relever le défi européen de la création d'un organisme « Europeans for Fair Competition ».



Le Dôme - Bâtiment 8-2-38
8, rue de la Haye
Tremblay en France
95747 Roissy Charles de Gaulle
01.41.56.16.32
omnesairfrance@gmail.com
www.omnes-airfrance.com

IT'S TIME TO STAND UP FOR EUROPEAN AVIATION

The government of the United Arab Emirates has subsidized Emirates Airline and Etihad Airways for over 10 years. These two airlines are expanding their route networks at an alarming rate, while receiving state aid. Together Emirates and Etihad have collected over €21 billion in governments subsidies. There is no way private companies can compete against treasuries of foreign nations.

DO THE SUBSIDIES

The State of Qatar is unfairly competing with the rest of the world by providing over €15 billion in subsidies to their state-owned airline, Qatar Airways. Qatar Airways serves many destinations across Europe with large aircraft. With government subsidies, Qatar Airways offers below-market fares for flights from Europe to Doha and onwards to destinations across Asia-Pacific.

Protect European Aviation Jobs

Three state-owned Middle Eastern airlines are expanding at an alarming rate thanks to state aid from their governments. They are taking away market share from private airlines that do not receive such subsidies. This is not only lowering the cost of seats and offering excessive capacity on routes, despite a lack of demonstrated market demand.

For every route lost to Emirates, Etihad or Qatar Airways, 600 jobs are lost.

Help Protect European Aviation Jobs- Donate below:

Sign our petition to protect fair competition.

First Name: _____
Last Name: _____
Email Address: _____
Country: _____

Join the Fight

Recently in the News

THE FINLEY BELIEVES THAT WHO IS BECOMING THE CONTRIBUTION OF BILE CARBON TO THE ECONOMY. THE COMMISSION SHOULD EMPHASIZE THE NEED TO FINANCE AND A COMPENSATION MECHANISM FOR THE EU THAT WILL COMING ELEMENTS OF MARKET OPENING WITH CERTAIN SAFEGUARDS TO GUARANTEE OPEN AND FAIR COMPETITION TRANSPARENCY IS A KEY ELEMENT OF SUCH FAIR COMPETITION ELEMENTS.

Press Releases

EMRC Statement on European Commission Take-Action

Europeans for Fair Competition benefit Lufthansa

Les Européens pour une concurrence loyale et...

The Subsidies Add Up

Over €39 billion in subsidies aimed at undermining fair competition. Predatory expansion and seat dumping is only the beginning.

The Threat to European Aviation Jobs

For every European route lost to a Middle East airline, 600 European aviation jobs are lost.

Predatory Expansion

Gulf carriers have increased seats to Europe by 430% since 2004. Excessive expansion is aimed at putting European airlines out of business by expanding into markets despite passenger demand.

HOME | GET IN TOUCH | TAKE ACTION | PRIVACY POLICY

e4fc.eu

Depuis des années, les Emirats arabes unis et le Qatar subventionnent leurs compagnies en injectant des milliards d'euros d'aides diverses. Ces subventions violent les règles commerciales européennes et menacent les emplois de dizaines de milliers de travailleurs européens.

Les compagnies européennes ne peuvent plus rivaliser face à ces Etats aux moyens financiers quasi illimités.

L'objectif de l'initiative « Europeans for Fair Competition » (E4FC) est de mettre un terme aux violations des accords de trafic en vigueur, qui permettent pourtant à ces compagnies un accès au marché européen, et de retrouver les conditions d'une concurrence équilibrée et équitable entre les acteurs du marché de l'aérien.

Pour de plus amples informations :
e4fc.eu

Facebook :
faircompetitioneu

Twitter :
@competitioneu



www.omnes-airfrance.com

La concurrence déloyale : un défi pour Air France

Conférence OMNES du 17 mai 2016 à Roissy-CDG

OMNES a pour vocation de permettre aux syndicalistes et aux salariés de s'ouvrir à des chemins que nous n'empruntons pas au quotidien. L'actualité s'est imposée en 2016, car notre compagnie aérienne est à la croisée de ces chemins.

Le transport aérien est au cœur d'une révolution concurrentielle qui met en jeu l'avenir des compagnies traditionnelles telle qu'Air France. Le choix politique européen est clairement en faveur du client quelles que soient les conséquences sociales. En effet, sur 28 Etats membres de l'Union européenne, seuls cinq possèdent une compagnie aérienne productrice de long-courrier. Les 23 autres pays membres souhaitent des dessertes variées à moindre coût pour leurs ressortissants. La concurrence déloyale trouve alors des soutiens politiques, car elle ne pénalise qu'un nombre réduit d'Etats.

OMNES a donc ouvert une série de deux rencontres : la première sur la concurrence déloyale, en mai dernier, dont vous trouverez ci-après le compte-rendu. Il ressort des différentes interventions que le combat juridique ne peut se suffire à lui-même. Nous devons tous agir en prenant collectivement notre avenir en main, à la fois par le soutien à l'association intersyndicale européenne *Europeans for Fair Competition* (E4FC) ; mais aussi en prenant conscience des défis internes qui nous sont posés.

Ce sont ces défis internes qui ont fait l'objet de la deuxième rencontre qui s'est tenue en juin : le constat d'une situation financière dégradée depuis 2009 doit être suivi d'une remise en cause de notre stratégie. Les experts se sont tous exprimés sur le besoin d'une adaptation de notre modèle économique comme condition du maintien de notre modèle social.

Le prochain triptyque OMNES permettra ainsi d'exposer le besoin d'un constat partagé de la situation et d'un renouveau de la relation sociale avant la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie dont les contours semblent se dessiner à l'image d'un groupe IAG (British Airways-Iberia). Les intervenants ont conclu : c'est l'économique qui conditionne le social et non l'inverse.

Les prochaines rencontres d'OMNES permettront de poser cette question sous un autre jour : un objectif économique peut-il être atteint sans cohésion sociale ? Nous ouvrirons prochainement la question de la prédominance de l'économique sur le social à des intervenants ayant des opinions diamétralement opposées.

Arnaud Levallet, Geoffroy Bouvet, Marie Ramon, Pascal Mathieu
Membres du Bureau d'OMNES

Ryanair, vols au-dessus des lois

Philippe Engels

Journaliste d'investigation

Deux exemples illustrent la capacité de Ryanair à exploiter les subventions publiques et à faire du dumping social.

Le procès oublié : coup de force à Bruxelles

À l'automne 2007, les policiers belges frappent à la porte de Promocy, filiale à 100 % de Ryanair, au 26 Duke Street, Douglas, sur l'île de Man, un paradis fiscal à portée de main, entre l'Irlande et l'Angleterre. À la place d'un siège opérationnel, ils découvrent une simple boîte aux lettres avec une employée, des fausses factures et des réécritures comptables.

La Justice belge suspecte des aides européennes illégales sous couvert d'accords de promotion commerciale au détriment de la région wallonne : les dirigeants de Ryanair sont inculpés. Malgré le caractère douteux du contrat, les preuves d'infraction et l'audace du juge, le chantage à l'emploi de Ryanair au cœur d'une Europe dérégulée conduit au gel du dossier en 2016. La demande de renvoi devant un tribunal en 2014 s'est perdue...



Les pilotes au camping : coup de force à Marseille

En 2010, les policiers français interpellent un commandant de bord débarquant de son B737 de Ryanair. Inconnu auprès de la Caisse d'Allocations Familiales des Bouches-du-Rhône ou de l'URSSAF, il avait utilisé sa carte d'abonnement au parking de Marignane à 173 reprises en 2007 et à 175 reprises en 2008. Il révèle que son salaire est versé sur un compte irlandais, sans cotisations pour sa retraite, et qu'il acquitte ses impôts en Irlande. Son contrat est rédigé en anglais.

Le premier jugement à Aix-Provence condamne Ryanair à payer 10 millions d'euros pour travail dissimulé. La riposte s'organise aussitôt, mais les autorités françaises insistent et la condamnation est confirmée en appel : Ryanair est condamné à verser 8,3 millions d'euros de dommages et intérêts.

Dans cette histoire sans morale, Ryanair finit par héberger son personnel navigant au camping : ce dernier n'étant pas un lieu permanent d'habitation, elle peut affirmer que ses pilotes n'ont pas de base d'affectation en France.

En conclusion, ce gel des procès est inquiétant : il témoigne des failles de la Justice et donc de l'Etat, corollaire de la montée des populismes.

Philippe Engels renvoie chacun à sa responsabilité de citoyen et d'acteur en combattant les symboles d'un système économique ultralibéral à l'image de celui de Ryanair et en défendant la dignité du travail.

Le low cost aérien

Emmanuel Combe

Professeur à l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, professeur affilié à l'ESCP Europe

En dix ans, le low cost a conquis de 40 à 50 % des parts de marché sur les vols de moins de trois heures en Europe. La France reste encore la plus éparignée sur son marché domestique. Les pays plus touchés sont actuellement l'Italie et l'Espagne.

Aux deux géants que sont Ryanair (342 appareils et 100 millions de passagers) et easyJet (248 appareils et 70 millions de passagers), s'ajoutent des challengers (Norwegian, Vueling...) et des acteurs de niche (Volutea à Nantes).

Air France-KLM transporte 88 millions de passagers et possède 120 Airbus moyen-courriers et 45 chez Transavia. Sa capitalisation boursière est de 2,2 milliards d'euros avec un chiffre d'affaires de 25 milliards d'euros, quand celle d'easyJet atteint 5,7 milliards de livres pour un chiffre d'affaires de 5 milliards de livres.

L'évolution des compagnies low cost vers un modèle tourné vers le passager business (wifi à bord, attribution de sièges, connecting d'aéroport, tentatives long-courriers) laisse à penser que le pire est à venir.

Les écarts des coûts de production entre easyJet et Air France-KLM

s'expliquent à 80 % par l'efficacité productive, le droit du travail représentant 20 % de leur avantage concurrentiel.

Il est à noter que sur un trajet de 1 500 kilomètres, l'écart des coûts de production atteint 65 % entre Ryanair et une compagnie classique européenne, telle qu'Air France. Aux Etats-Unis, ces écarts ne sont que de l'ordre de 35 %.

Alors que le secteur aérien évolue rapidement, les stratégies juridiques sont longues et incertaines. Lutter sur le terrain du droit est donc risqué. Il faut investir le terrain économique et se méfier de l'effet « boomerang » : il n'est pas exclu que les compagnies low cost portent devant la Commission européenne le sujet des créneaux de décollage si Air France-KLM les attaque sur le terrain de la concurrence déloyale.

Air France-KLM doit emprunter les armes de ses adversaires et n'a d'autre choix que de faire monter en puissance sa propre low cost Transavia face aux limites de la stratégie juridique.



Concurrence déloyale : réflexion sur les compagnies du Golfe

Paul Chiambaretto

Professeur de stratégie - Spécialiste en transport aérien

La montée en puissance des compagnies du Golfe depuis une dizaine d'années met en difficulté les compagnies traditionnelles en Europe comme aux Etats-Unis. Cette concurrence est-elle déloyale ? Comment y réagir ?

L'approche juridique n'est pas pertinente. En effet, la position géographique du pays et la taille du marché, la fiscalité des entreprises, le coût des facteurs de production ne relèvent pas de la notion juridique de concurrence déloyale. Seuls des conditions d'accès discriminantes ou des tarifs spécifiques, des subventions visant uniquement certaines compagnies ou le protectionnisme sont légalement attaquables.

La stratégie de défense apparaît multidimensionnelle.

• Sur le marché

Cette dimension stratégique concerne le lancement de nouveaux produits ou de services et d'actions sur les prix, les capacités de marketing : opérations de montée en gamme, de différenciation et de baisse des coûts et des prix.

• Définition de marché

Cette définition s'entend en termes géographiques et de développement économique : ouverture de destinations protégées, alliances pour étendre le réseau et accent mis sur des segments de clientèle.

• Hors marchés

La riposte se mène sur le plan des stratégies politiques, juridiques et légales, réputationnelles et de RSE : lobbying, consortiums et relations de presse.

• Inter-marchés

La concurrence multipoints conduit les compagnies aériennes à adopter des stratégies d'évitement et de tolérance mutuelle. Des effets de coopération en concurrence multipoints et de stratégie de portefeuilles d'alliance peuvent apparaître.

L'enjeu pour une compagnie aérienne est de développer sa stratégie au travers des quatre dimensions simultanément et de ne pas concentrer uniquement son approche sur une seule de ces dimensions. Or les compagnies traditionnelles européennes, en mettant l'accent essentiellement sur la dimension hors marché (ou juridique), font un énorme pari sur leur avenir.

Air France a de véritables atouts, et en attendant une éventuelle décision juridique (ou une évolution du cadre légal), elle doit continuer à mobiliser sa stratégie sur les trois autres dimensions.

L'impact de la concurrence des compagnies du Golfe est réel, mais son ampleur ne doit pas être surévaluée. Les hubs du Golfe sont des substituts très lointains. Même si leur effet s'amplifie avec le temps, le vrai substitut aux hubs européens est Istanbul.

