



**LE DÉFI
DE LA
COMPÉTITIVITÉ**

—

ASSISES
DU TRANSPORT
AÉRIEN 2018

UN SECTEUR STRATÉGIQUE

L'avenir du transport aérien français est un enjeu majeur pour l'économie nationale. C'est un **secteur créateur de valeur** grâce au développement économique et à la connectivité qu'il génère, au rayonnement des territoires et aux emplois qu'il procure. **La France a besoin d'une compagnie aérienne forte, outil de rayonnement, de développement et de souveraineté**, attirant les flux de personnes et de biens vers ses régions. C'est pourquoi le groupe Air France se réjouit de la tenue des Assises du transport aérien qu'il appelait depuis longtemps de ses vœux. Cette grande concertation nationale réunissant l'ensemble des acteurs du transport aérien doit être l'occasion pour l'État de redéfinir une stratégie de développement du pavillon français et lui assurer une meilleure compétitivité.

AIR FRANCE-KLM EN UN COUP D'ŒIL

Les trois grandes activités du groupe Air France-KLM sont : l'activité de correspondance, le point à point et la maintenance. Le réseau moyen-courrier est construit autour des hubs de Paris CDG et Amsterdam Schiphol, offrant de multiples opportunités de correspondance en Europe. Sur le long-courrier, la compagnie assure une présence forte et équilibrée sur tous les grands marchés mondiaux et a renforcé en 2017 ses partenariats stratégiques avec Delta Airlines, Virgin Atlantic, China Eastern et Jet Airways. Sur le marché français, l'ambition d'Air France est de développer son activité point à point au travers de ses deux compagnies que sont Transavia et HOP !. Transavia prévoit ainsi en 2018 une croissance de 18% avec un développement significatif au départ de la province française. Le marché domestique demeure une priorité stratégique tant pour les entreprises françaises, pour lesquelles cette activité est essentielle, que pour l'attractivité touristique des régions. Enfin, la maintenance aéronautique, numéro deux mondial dans son domaine, joue un rôle stratégique pour le développement du groupe. Cette activité de haute technologie contribue chaque année pour plus d'un milliard d'euros aux exportations françaises.

PRENDRE SA PART DE LA CROISSANCE MONDIALE DU SECTEUR

En 2017, le trafic aérien est en hausse de 6,1% en France, enregistrant ainsi son meilleur taux de croissance depuis 2011 sur le marché intérieur, et connaît également de solides perspectives de croissance au niveau mondial.

Les compagnies françaises ne captent cependant qu'une part minimale (10%) de la croissance du marché français. Leur enjeu est de retrouver leur juste part dans le dynamisme de ce marché.

Face à ces défis Air France n'est pas restée immobile. Elle s'est engagée dans des démarches de transformation au travers de plusieurs plans successifs depuis 2012 tant sur ses recettes que sur ses coûts, comme en témoigne la création de Joon en 2017. **Bien que des efforts importants aient été déployés et continuent à l'être, un soutien des pouvoirs publics reste nécessaire, afin que l'écart de compétitivité dû à l'environnement fiscal et social français soit résorbé.** De nombreux rapports émanant d'institutions et de parlementaires de différents horizons politiques ont fait le constat de ces écarts et ont tous souligné la nécessité d'une intervention de l'État.



Les Assises doivent en particulier apporter des réponses satisfaisantes et équilibrées de nature à compenser un déficit de compétitivité estimé à plusieurs centaines de millions d'euros chaque année avec nos principaux voisins européens. **L'écart a ainsi été estimé pour le groupe Air France à plus de 500 millions d'euros avec l'Allemagne**, et ce alors même que le nouveau gouvernement allemand a fait part de son intention de renforcer la compétitivité de ce secteur au travers d'une prise en charge par la collectivité publique de tout ou partie des coûts relatifs à la sûreté aérienne.

Ce document synthétise les propositions du groupe Air France dans les cinq thématiques retenues par les pouvoirs publics pour les Assises du transport aérien.

▼ 1. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

▶ **-18%**
d'émissions de CO₂ par rapport à 2011

Le secteur aérien est un secteur qui assume de longue date ses responsabilités en matière environnementale, au travers de son organe onusien l'OACI et de l'association internationale du transport aérien (IATA). Les dispositions adoptées dans ces instances permettent d'adresser les trois thématiques majeures que sont les émissions de gaz à effet de serre, les émissions sonores et la qualité de l'air en zone aéroportuaire.

Le groupe Air France-KLM est reconnu pour son engagement en matière environnementale au sein de la communauté internationale et de ses parties prenantes.

Changement climatique

Les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien représentent aujourd'hui de l'ordre de 2% du total des émissions de CO₂ d'origine humaine.

Conscient de ses responsabilités, le transport aérien international s'est doté d'objectifs ambitieux et d'un **accord mondial contraignant baptisé CORSIA**, dont le groupe est partie prenante, pour se donner les moyens d'atteindre l'objectif d'une croissance neutre en carbone à compter de 2020.

Au-delà des exigences réglementaires, les objectifs d'amélioration de l'efficacité énergétique d'Air France n'ont cessé de progresser depuis 2000 grâce à un renouvellement continu de sa flotte, une amélioration de ses procédures opérationnelles, un allègement de la masse embarquée notamment.

Par ailleurs, le groupe contribue aux compensations financières du système communautaire d'échange de quotas d'émissions de CO₂ (EU ETS) sur les vols intra-européens depuis 2012.

Enfin, les carburants alternatifs durables sont également un levier prometteur pour réduire à court-moyen terme les émissions de CO₂ à la source. La signature d'un Engagement pour la Croissance Verte (ECV) avec l'État et 4 autres partenaires industriels français en 2017 doit permettre d'identifier les conditions de développement de cette filière.

Émissions sonores

Grâce au renouvellement régulier de sa flotte et le retrait récent de ses avions les plus bruyants (Boeing 747), le groupe a réduit sensiblement son empreinte sonore (**baisse de 47% de l'indice bruit sur les 10 principaux aéroports français depuis 2005**), tendance qui se poursuivra sur les prochaines années.

Favorable au développement des descentes continues, le groupe contribue activement à trouver les conditions de leur développement et les applique quand l'autorité décide de leur mise en œuvre.



Qualité de l'air en zone aéroportuaire

S'agissant des moyens au sol directement liés à son activité, le groupe Air France poursuit ses investissements pour renforcer sa flotte de véhicules de piste électriques (près de 50% de la flotte) et poursuit le travail d'investigation sur le green taxiing avec ses partenaires. Néanmoins, la qualité de l'air en zone aéroportuaire ne dépend pas uniquement du trafic aérien. L'impact majeur lié au trafic routier à proximité des aéroports appelle à un désengorgement qui ne peut être réalisé qu'en développant de meilleures infrastructures de transport en commun.

Biodiversité

Dans ce domaine, le groupe est engagé à développer une restauration responsable et soutient des projets de préservation de la nature. Pour ses 85 millions de repas et d'encas servis par an, **Air France privilégie les produits locaux, issus de l'agriculture biologique et d'appellation d'origine contrôlée** et mène des programmes visant à limiter le gaspillage alimentaire. Créée il y a 3 ans, **l'association HOP ! Biodiversité, initiative originale et unique** dont la DGAC ainsi que de nombreux aéroports et compagnies aériennes sont membres, traduit la volonté du groupe de préserver et de promouvoir la richesse de la biodiversité des zones aéroportuaires. La démarche a ainsi été reconnue comme faisant partie de la stratégie nationale pour la biodiversité par le ministère de l'Environnement en 2016. Enfin, Air France est engagée dans la lutte contre le trafic illégal d'espèces protégées.



PROPOSITIONS :

Faire de CORSIA l'unique système de compensation et de réduction des émissions de CO₂ :

- Contribuer à la mise en œuvre effective, à compter de 2021, du système CORSIA de compensation des émissions à travers le dispositif négocié par l'OACI qui entre en phase de mise en place dès 2018.
- Défendre CORSIA comme unique système de compensation des émissions de l'aviation internationale, en lieu et place de l'EU ETS, afin d'assurer une concurrence équitable entre les opérateurs.

Mettre en œuvre le ciel unique européen :

- Contribuer à mettre en œuvre le projet SESAR, potentiel important d'efficacité énergétique chiffré à 10% par, la diminution des temps d'attente et l'adoption de trajectoires plus directes et s'engager à améliorer la performance du contrôle aérien français.

Développer des politiques incitatives plutôt que de nouvelles réglementations ou taxations punitives :

- Soutenir la structuration d'une filière de biocarburants durables. Cela implique de définir des modalités économiques incitatives afin d'assurer la parité de coût d'utilisation finale avec le kérosène fossile et ainsi la viabilité de filières de carburants alternatifs durables pour l'aviation en France dans le cadre de l'Engagement pour la Croissance Verte.
- Développer des mesures fiscales incitatives (suramortissement ou crédit d'impôt) à l'investissement dans des aéronefs et engins de traitement au sol des aéronefs plus performants environnementalement.

Recourir à un emprunt global pour accélérer l'insonorisation des logements des riverains des aéroports :

- Un tel recours doit permettre de désengorger la liste d'attente des dossiers d'insonorisation des riverains, tout en assurant un niveau de contribution prévisible et n'excédant pas les taux de 2016 pour les opérateurs.

▼ 2. DES DÉSAVANTAGES STRUCTURELS QUI FAUSSENT LA CONCURRENCE

Face au doublement du trafic aérien à l'horizon de 20 ans, la compétition entre leaders mondiaux du secteur s'intensifie. Au cours des dix dernières années sont apparus de nouveaux acteurs s'appuyant pour certains sur un soutien étatique fort et des coûts sociaux faibles. Cette nouvelle situation a conduit les entreprises à faire de nombreux efforts d'adaptation. Mais ceux-ci ne suffisent pas. En effet le secteur aérien français, a contrario d'autres pays, finance seul tous ses coûts et investissements tels que la sûreté, les infrastructures, le financement de son administration centrale et de la navigation aérienne. La France est en outre l'un des seuls pays à imposer la taxe de solidarité.

DÉCOMPOSITION TARIFAIRE D'UN BILLET PARIS-NICE

90,58€ TTC (prix médian, aller simple) - Hors frais de services



Recettes revenant à Air France : 41,37€

Taxes et redevances : 55% du prix du billet

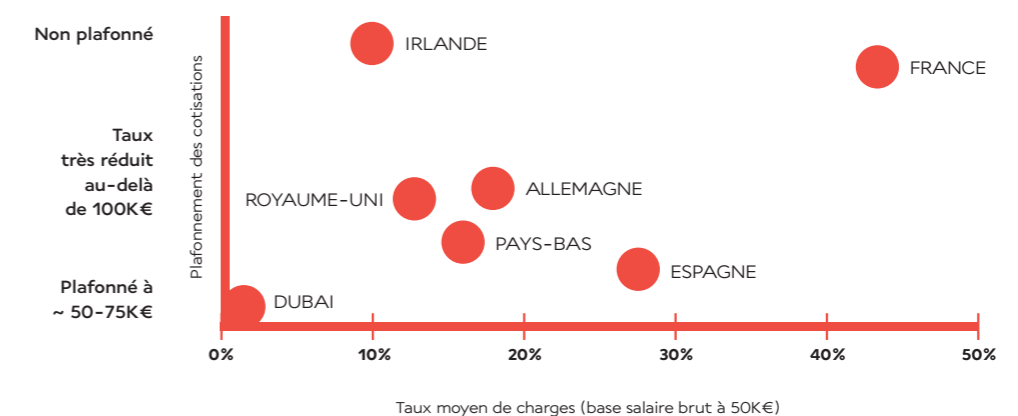
● TAXE DE SOLIDARITÉ 1,13€	● REDEVANCES AÉROPORT/PASSAGERS 10,65€
● TAXE D'AVIATION CIVILE 4,52€	● REDEVANCE DE ROUTE 4,05€
● TAXE D'AÉROPORT 12,4€	● REDEVANCE AÉROPORT/AVION 5,60€
● TVA 8,23€	● TNSA 0,56€
	● REDEVANCE TERMINALE À NICE 2,07€

Les raisons des écarts avec nos compétiteurs résident essentiellement dans :

- Le niveau de taxes et de cotisations sociales françaises parmi les plus élevés en Europe.

L'écart global de compétitivité (taxes et cotisations sociales) entre la France d'une part et les Pays-Bas et l'Allemagne d'autre part se traduit pour Air France par un différentiel de coût s'échelonnant à près d'un milliard d'euros par an avec les Pays-Bas (dont 2/3 lié au différentiel de charges sociales et 1/3 au différentiel de taxes et redevances relatives au coût des infrastructures) et 500 millions d'euros par an avec l'Allemagne. **La cause principale réside dans le niveau des cotisations sociales employeur et leur absence de plafonnement. Un plafonnement des cotisations sociales est appliqué dans l'ensemble des grands pays européens, à l'exception de l'Irlande et de la France.**

PANORAMA DES NIVEAUX DE CHARGES PATRONALES (2015 en % du salaire brut)



- Le mode de financement de la sûreté à la charge exclusive des compagnies aériennes.

La France est le seul pays de l'OCDE où les investissements en matière de sécurité et de sûreté aériennes sont intégralement financés par le secteur aérien, là où certains États financent ce type de dépenses en partie sur des fonds publics. En conséquence, ces coûts pour les compagnies françaises sont supérieurs de 35% à la moyenne européenne : ce constat est encore plus marqué pour les activités de correspondance à Roissy CDG et à Orly, ce qui justifie la demande de baisse de la taxe d'aéroport pour cette nature de trafic.

- **La tendance à la hausse des coûts d'utilisation des infrastructures.**

Depuis 2005 les redevances des aéroports parisiens ont augmenté de 39,5% pendant que de nombreux aéroports européens les ont revues à la baisse. En parallèle en matière de qualité de service, Roissy CDG ne figurait en 2017 qu'à la 32^{ème} place du classement Skytrax. C'est la raison pour laquelle le cadre actuel de régulation devrait notamment être revu et structuré afin de permettre aux compagnies aériennes, aux gestionnaires d'aéroports et à l'État de partager de façon équitable la valeur ajoutée créée par le transport aérien et assurer que les aéroports fournissent des services de qualité dans les meilleures conditions pour les compagnies et leurs clients. Dans le même esprit, il apparaît indispensable de moderniser les infrastructures et services de navigation aérienne afin de faire face à une augmentation en 2035 de 40% du nombre de passagers par rapport à 2015.

- **Une concurrence inéquitable avec les compagnies du Golfe et certains transporteurs low-cost.**

Les premières bénéficieraient de **subventions évaluées à près de 50 milliards** depuis 10 ans de la part de leurs États d'origine respectifs et opèrent à partir d'infrastructures facturées au coût marginal dans un contexte de fiscalité inexistante et d'absence de règles sociales. Les seconds développent, pour certains, des pratiques s'apparentant à du dumping social, pratiquent l'optimisation fiscale et bénéficient d'aides régionales illégales au regard des règles européennes en matière d'aide d'État.



PROPOSITIONS :

Mettre en place une fiscalité plus favorable aux compagnies aériennes :

- Élargir l'assiette de la taxe de solidarité à d'autres secteurs afin de baisser la contribution de l'aérien et envisager le développement de modes de financement innovants pour la solidarité internationale.
- Geler l'évolution de la taxe de l'aviation civile.

Alléger les cotisations sociales :

- Mettre en place un régime social spécifique, à l'image du régime dit "shipping" dans le transport maritime, en plafonnant par exemple le montant des cotisations employeurs au-delà d'un certain seuil.

Rééquilibrer le mode de financement de la sûreté :

- Partager avec l'État le financement de la sûreté aéroportuaire et maîtriser son coût.
- Exonérer totalement de la taxe d'aéroport les passagers en correspondance.
- Faire prendre en charge par l'État le financement de la sûreté des aéroports accueillant un trafic limité.

Renforcer la régulation entre les aéroports et les compagnies aériennes :

- Renforcer les pouvoirs de l'autorité de régulation indépendante en particulier sur le contrôle des coûts et de la qualité de service.
- Instaurer dans la loi l'obligation d'un contrat de régulation économique.
- Promouvoir le principe dit de "caisse unique" ou à défaut instaurer une contribution financière obligatoire des activités commerciales aux services aéronautiques.

Créer des conditions de modernisation et d'efficacité du contrôle aérien :

- Mettre en place une stratégie nationale de modernisation du contrôle aérien permettant une baisse des redevances par passager transporté.

Promouvoir un cadre concurrentiel équitable au niveau national et européen :

- Conditionner l'octroi des nouveaux droits de trafic aux compagnies extra-européennes à leur engagement de respecter les obligations incombant aux opérateurs ressortissants de l'UE en matière d'absence de subventions.
- S'assurer du respect par les collectivités locales des règles en matière d'aide d'État encadrant le subventionnement des compagnies aériennes et mettre en place un contrôle renforcé sur les conditions d'emploi par certaines compagnies de leurs personnels navigants basés en France.

▼ 3. ASSURER LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE DE TOUS LES TERRITOIRES

Le groupe Air France-KLM contribue de manière significative au rayonnement international de la France, à l'économie et au développement du tourisme sur les territoires. **Il est le premier transporteur aérien de touristes internationaux vers la France** en desservant ainsi 328 destinations dans 116 pays au travers de ses plateformes de correspondance de Paris et d'Amsterdam, et en participant activement aux différentes stratégies de promotion de la destination France.

Le groupe Air France (Air France, HOP !, Transavia, Joon) est présent sur 44 aéroports français (métropole et outre-mer) et participe au désenclavement des territoires. Avec 22 milliards d'euros de retombées économiques, il produit 1,1% du PIB français et induit 359 000 emplois sur le territoire national (étude EM Strasbourg 2016). Avec une centaine d'avions et plus de 600 vols par jour, Hop ! Air France exploite le plus important des réseaux domestiques en Europe, et assure un maillage très dense du territoire. Aux Antilles, Air France a fait le choix de développer un réseau régional basé à Pointe-à-Pitre. Constitué de deux avions dédiés, il permet de relier 5 destinations en propre et 15 avec ses partenaires.



Si le déploiement du groupe Air France en régions vise à assurer la connectivité aérienne de tous les territoires, le maillage aéroportuaire français appelle néanmoins une nécessaire rationalisation et l'établissement de schémas directeurs. **Le développement des obligations de service public peut constituer une opportunité et apporter des réponses positives au désenclavement des territoires à moindre coût par rapport à d'autres modes de transport.**

Il nécessitera cependant que les régions opèrent des choix stratégiques entre le financement de ces lignes et les aides apportées à certaines compagnies à bas coûts dans des conditions contestables et à un coût élevé pour les finances locales.

Il serait enfin approprié qu'une réflexion soit engagée par l'État et les collectivités locales sur l'opportunité d'aménager les conditions (nombre de fréquences, jours d'opérations) régissant l'exploitation des liaisons sous obligation de service public (OSP), afin d'encourager les compagnies à proposer une desserte à un coût réduit, tout en restant conforme aux dispositions de la réglementation communautaire.

PROPOSITIONS :

Repenser le rôle de l'État et des collectivités territoriales dans le financement des liaisons aériennes d'obligations de service public (OSP) en métropole et dans les DOM :

- Impliquer les acteurs territoriaux dans le financement de leurs besoins en matière de liaisons aériennes (renforcement des OSP).

Établir une évaluation de la légalité et de l'efficience des aides publiques accordées :

- Permettre de réorienter les financements publics régionaux incompatibles avec les règles existant en matière d'aides d'État au bénéfice des aéroports et des compagnies aériennes vers les obligations de service public (OSP) qui contribuent efficacement au désenclavement des territoires.

Créer un fonds dédié au financement des liaisons aériennes avec obligation de service public (OSP) :

- Ce fonds cofinancé par l'État et les collectivités territoriales doit permettre de financer ces lignes à l'équilibre économique fragile.

Amplifier les campagnes de promotion de la destination France à l'international :

- Renforcer le financement des campagnes de promotion de la France et de ses territoires à l'international avec le fonds de promotion des territoires.

Soutenir le développement du transport aérien de/vers l'outre-mer :

- Améliorer l'efficacité économique des aéroports et poursuivre le financement des infrastructures avec l'appui des subventions du fonds européen de développement régional (FEDER).
- Réviser le domaine d'application de l'octroi de mer (retour à l'exemption pour l'importation de jet fuel).
- Contenir la dérive tarifaire locale des coûts du kérosène et autoriser l'ouverture à la concurrence pour la logistique (stockage et mise à bord).
- Mettre en place des obligations de service public (OSP) pour les liaisons intra DOM et étudier la mise en place de schémas équivalents pour des liaisons régionales de proximité.

▼ 4. S'ENGAGER POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI

Alors que la compagnie Air France génère plus de 50% de son chiffre d'affaires hors du territoire national, **93% de ses salariés cotisent en France** et sont répartis sur l'ensemble des régions françaises.

Le groupe Air France a repris de manière significative les recrutements sur les métiers sol et vol en CDI, CDD et alternance depuis 2017. Il est un des principaux employeurs privés en France. Les besoins de recrutement du groupe vont s'amplifier en **2018 avec une perspective de 4.800 recrutements** dans de nombreux métiers en particulier des pilotes, des personnels navigants commerciaux, des personnels d'escale, des jeunes cadres, des mécaniciens mais aussi des expertises nouvelles telles que le digital, le big data et les designers product notamment. Néanmoins, Air France doit faire face à des enjeux de sourcing des candidats, à la nécessité de pallier l'inadéquation des formations initiales reçues par rapport aux postes proposés, à l'accompagnement des transformations des métiers avec le digital, ainsi qu'au coût de ces formations, en particulier pour les compétences spécifiques telles que les pilotes et techniciens de maintenance. A noter en particulier que la capacité des écoles européennes de formation des pilotes est largement inférieure aux besoins de recrutement des compagnies aériennes européennes.

▶ **93%**
de nos emplois basés en France

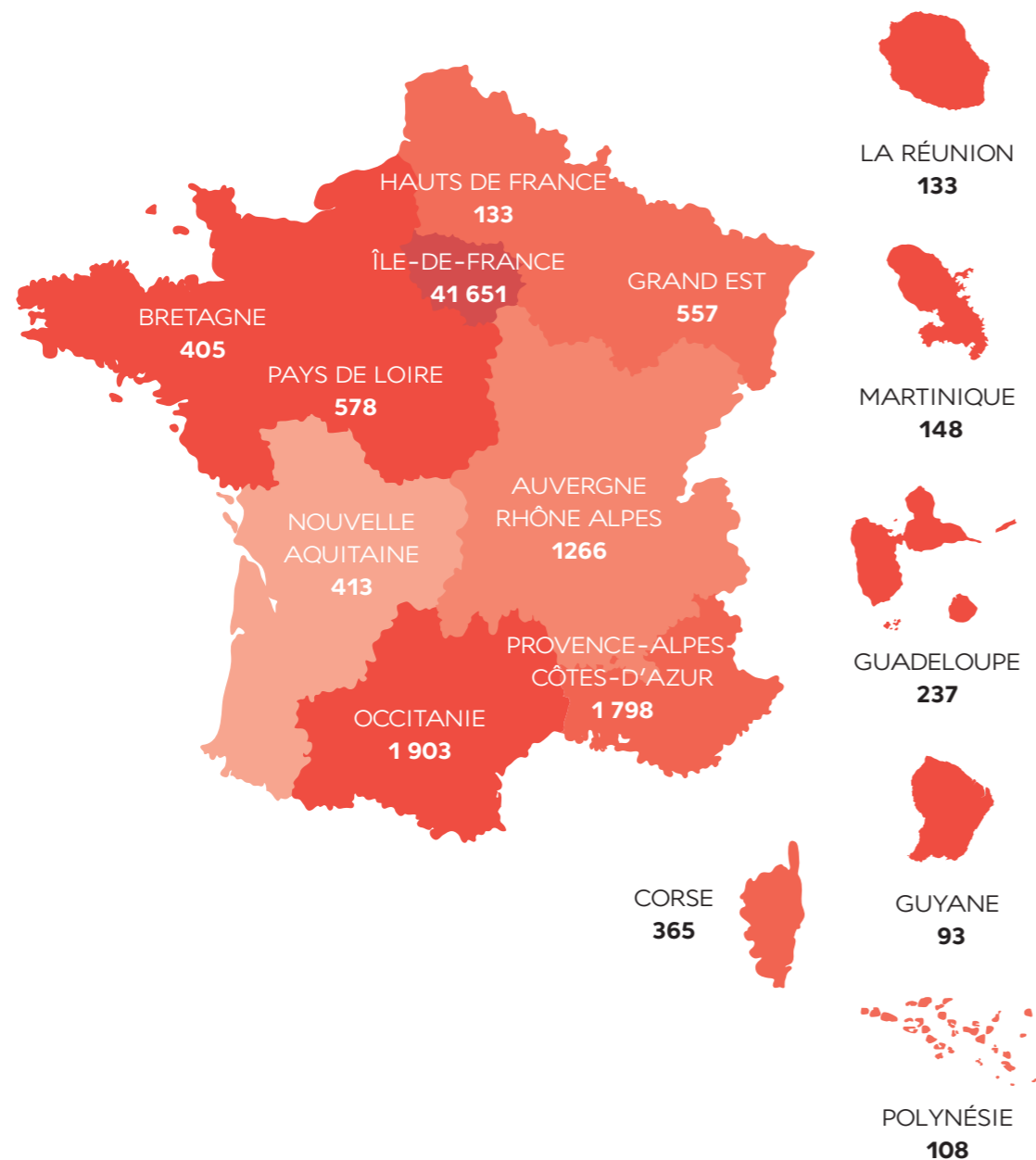
Afin de faire face aux évolutions des emplois, de l'organisation et des technologies, Air France réalise un investissement élevé dans la formation à laquelle elle a consacré 180 millions d'euros en 2017.

Un dialogue social actif et régulier accompagne les transformations de l'entreprise : la compagnie Air France est attachée à une politique contractuelle et de négociation d'accords collectifs pour s'adapter aux évolutions des métiers, intégrer les nouvelles technologies, mettre en place les nouvelles instances représentatives du personnel, et plus généralement pour trouver des compromis répondant aux attentes des salariés et aux besoins de l'entreprise.

Par ailleurs, Air France souhaite qu'il soit remédié au contournement des règles de la part de certains acteurs tant sur la réglementation relative à la notion de base d'exploitation, le non-respect des obligations légales sur les URSSAF (personnel d'assistance en escale et personnel navigant), que s'agissant de la Caisse de retraite des personnels navigants (CRPN). Elle appelle de ses vœux un renforcement de la lutte contre les fraudes que constitue le recours à des "faux indépendants" ou à des faux détachements et la mise en place d'une harmonisation du cadre juridique applicable au personnel mobile du transport aérien en Europe.



**RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES EFFECTIFS PAR TÊTE
DU GROUPE AIR FRANCE AU 31 DÉCEMBRE 2017**



- 49 788 salariés au 31 décembre 2017, effectifs incluant Air France, HOP !, Transavia, Joon, Bluelink et CRNA

PROPOSITIONS :

Faire de l'emploi et de la formation une priorité afin de répondre aux besoins des filières :

- Consolider au niveau de la branche les besoins d'embauches sur trois ans.
- Mettre en place un dispositif répondant aux besoins de formation et de recrutement de pilotes, mécaniciens et métiers de la relation client.
- Mettre en place des dispositifs accompagnant la transformation des métiers liée notamment au développement des technologies du digital et la professionnalisation du personnel.
- Créer une filière d'excellence sur la data-science.

Renforcer le contrôle des conditions d'emploi des personnels détachés en France, qu'ils soient personnel navigant ou d'assistance en escale, afin de prévenir et de sanctionner les pratiques déloyales :

- Aménager la législation européenne, afin de garantir aux personnels mobiles du transport aérien le bénéfice de la législation sociale du pays dans lequel ou à partir duquel ils exercent habituellement leur activité.
- Mettre en place les moyens permettant d'éviter le contournement des règles de cotisations sociales URSSAF et Caisse de retraite des personnels navigants (CRPN).

▼ 5. AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DU PASSAGER GRÂCE AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

L'objectif affiché par le gouvernement d'un accueil de 100 millions de touristes à l'horizon 2020 exige des évolutions rapides en particulier dans la facilitation du parcours passager en aéroport. Pour y répondre, le Comité interministériel du tourisme a en particulier noté la nécessité d'une **diminution du temps d'attente à la police aux frontières en fixant un objectif à terme de passage en moins de 10 minutes**. Les mesures tardent néanmoins à être mises en œuvre et les travaux des Assises pourraient aider à atteindre cet objectif. Les nouvelles technologies et en particulier la biométrie doivent pouvoir être mises au service des passagers et permettre de penser le voyage du futur.



Digital et personnalisation

Air France a inscrit la révolution digitale, depuis plusieurs années déjà, au cœur de son évolution et investit de manière importante dans l'innovation technologique pour offrir de nouveaux services à ses clients et développer des outils de plus en plus performants pour ses personnels. C'est ainsi que la compagnie propose un service personnalisé disponible 24h/24 en sept langues, accessible sur mobile via l'application AF, les réseaux sociaux et les plateformes conversationnelles (WhatsApp, Facebook Messenger). L'accélération du rythme des innovations est en cours afin de renforcer la personnalisation :

- En utilisant le Big Data et les algorithmes prédictifs : un portail open data est lancé depuis 2015.
- En équipant les personnels de tablettes donnant accès à l'information à tous les points de contact (40 000 Ipads distribués aux personnels d'escale, mécaniciens, personnels navigants...).
- En repensant l'application mobile comme un assistant de voyage.
- En associant à nos outils d'analyse, l'intelligence artificielle et le machine learning.

PROPOSITIONS :

Fluidifier le passage aux frontières dans les aéroports :

- Ajuster les effectifs de police et les moyens techniques afin d'assurer un passage aux frontières en moins de 10 minutes.
- Etendre les outils régaliens tels que PARAFE aux ressortissants de pays tiers.
- Mettre en place le programme Global Entry pour permettre aux ressortissants français voyageant souvent vers les États-Unis de bénéficier d'un dédouanement accéléré.
- Mettre à l'étude l'enregistrement de bagages à la gare de l'Est pour le CDG Express.
- Mettre en place un système d'interrogation anticipée des bases de données ("pré-Check").

Préparer les infrastructures aéroportuaires du futur :

- En engageant les investissements permettant de répondre à la croissance du trafic tant à Roissy CDG (Terminal 4) qu'à Orly (Hall 3).
- En prévoyant la desserte du Terminal 4 à Roissy CDG par le CDG Express.
- En priorisant les lignes de métro 14, 17 et 18 dans le calendrier de réalisation du Grand Paris.

Penser l'aéroport du futur :

- En accélérant la mise en œuvre de la biométrie et de l'identité numérique.
- En permettant l'accès à la partie publique des puces des passeports français pour une période de test d'un an minimum.
- En développant l'identification des bagages par la technologie RFID.
- En appliquant la réalité augmentée.
- En encourageant les études sur les passerelles autonomes.

Favoriser l'émergence d'un fonds pour l'innovation :

- Ce fonds doit permettre à l'aérien de disposer de financements spécifiques afin de favoriser l'émergence de projets améliorant le parcours du passager et de préparer la maintenance aéronautique de demain.



CHIFFRES CLÉS DU GROUPE AIR FRANCE-KLM

- 25,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2017
- Plus de 1% de contribution au PIB national
- 552 avions
- Plus de 2000 avions supportés en maintenance pour plus de 200 clients par Air France Industries
- 80 595 collaborateurs (équivalent temps plein) du groupe Air France KLM au 31 mars 2018
- 314 destinations dans 116 pays en 2018
- 74 nouvelles liaisons à l'été 2018
- 98,7 millions de passagers transportés en 2017
- 1,1 million de tonnes transportées par l'activité Cargo en 2017

AIRFRANCE KLM

