



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports aériens

Question écrite n° 69198

Texte de la question

M. François Asensi souhaite attirer l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur l'opacité des relations entre les collectivités et les compagnies low cost en matière de liaisons aériennes. La cour d'appel de Nancy avait confirmé le 18 décembre 2003 la décision du tribunal administratif de Strasbourg du 24 juillet 2003 conduisant à l'annulation de la convention nouée entre RyanAir et la CCI de Strasbourg pour l'établissement d'une liaison interrégionale. Aujourd'hui, ces compagnies à bas coût n'hésitent pas, par le biais de la publicité, à s'affranchir de la jurisprudence créée par cette décision et à s'exonérer d'une mise en concurrence de leurs prestations. C'est ainsi qu'une radio d'information générale a pu annoncer le dernier week-end du mois de mai 2005 que la communauté d'agglomération de Perpignan avait acheté un espace publicitaire sur le site de la compagnie RyanAir pour permettre l'établissement d'une ligne directe Londres-Perpignan. Dans le cadre de la mise en place de liaisons aériennes interrégionales, l'achat de publicité ne représente souvent qu'une subvention déguisée. Elle fait à terme reposer la desserte et donc l'équilibre des territoires exclusivement sur les ressources budgétaires des collectivités. La possibilité pour les collectivités de contribuer à la mise en place d'une liaison aérienne par voie publicitaire, sans réglementation aucune, concourt inéluctablement à la fracture territoriale. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il envisage de prendre pour réglementer l'achat de publicité dans ce domaine et comment il compte agir sur des pratiques qui ont pour résultat de mettre les territoires en concurrence.

Texte de la réponse

Conformément à une réglementation communautaire entrée en vigueur le 1er janvier 1993, les transporteurs aériens communautaires disposent de la liberté d'exploiter les services aériens intérieurs à l'union européenne de leur choix. La question d'une éventuelle intervention publique pour les liaisons aériennes intracommunautaires relève soit d'une disposition de cette réglementation, notamment pour les aides aux liaisons d'aménagement du territoire, soit de dispositions générales sur les aides d'État. À l'occasion des contentieux qui ont été engagés en France à l'encontre des conventions régissant des aides apportées par des collectivités publiques à des compagnies à bas coûts, le juge administratif a été amené à préciser sa position. De manière générale, le juge a analysé la prestation publicitaire pour voir si celle-ci ne constituait pas une subvention déguisée, ce qui aurait pour effet de la requalifier en aide d'État devant alors être soumise à l'appréciation de la Commission. Dans le cas d'espèce des conventions conclues entre la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin et la compagnie Ryanair, le tribunal administratif de Strasbourg a estimé, par un jugement du 24 juillet 2003, que les actions de promotion publicitaire incombant à la compagnie « profitaient essentiellement à ce transporteur et ne pouvaient constituer une contrepartie directe suffisante aux engagements financiers pris, à son profit par la chambre consulaire ». Cependant la Commission, par une communication du 6 septembre 2005, vient de rendre publiques ses lignes directrices sur le « financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux ». S'agissant des aides à la mise en oeuvre de nouveaux services aériens, la Commission, au titre des critères de compatibilité qu'elle a édictés, admet que le montant de l'aide octroyée aux

compagnies aériennes puisse compenser certains coûts additionnels initiaux parmi lesquels figurent les frais d'installation supportés par la compagnie sur le site de l'aéroport, mais aussi les dépenses de marketing et de publicité à engager pour faire connaître la nouvelle liaison. La prise en charge de certaines dépenses de marketing et de publicité qui, comme le souligne l'honorable parlementaire, est devenue une pratique courante entre les gestionnaires d'aéroport et les compagnies à bas coût, n'est donc pas prohibée mais est soumise à certaines conditions qui sont précisées dans la communication de la Commission. Par cette récente publication, la Commission vient, conformément à l'attente de toutes les parties intéressées, de définir ce qui est admissible en termes de soutien à l'exploitation de nouveaux services de transport aérien en permettant à la fois le développement de ce secteur d'activité dans un environnement concurrentiel sain et le développement économique des régions. La communication de la Commission constitue le cadre dans lequel doivent désormais s'inscrire les actions des collectivités territoriales au bénéfice des compagnies à bas coûts et au regard duquel la conformité de ces actions avec le droit communautaire sera appréciée.

Données clés

Auteur : [M. François Asensi](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69198

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 juillet 2005, page 6578

Réponse publiée le : 15 novembre 2005, page 10655