



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## réglementation

Question écrite n° 35128

### Texte de la question

Mme Danielle Auroi attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes, sur les procédures engagées devant la Commission européenne par les compagnies aériennes régulières face aux compagnies à bas coût. Le modèle économique de ces dernières s'appuie parfois sur une série de pratiques dont la légitimité, voire la légalité, sont mises en doute. L'une des pratiques les plus excessives de l'une de ces compagnies concerne les subventions demandées aux collectivités locales. La réglementation de l'Union européenne limite à trois ans, voire cinq ans de manière dérogatoire, ces subventions qui doivent être dégressives d'une année sur l'autre. En outre, la Commission européenne affirme que les subventions doivent constituer une aide, et non une partie intégrante du modèle économique de la compagnie ; or il semblerait que ce ne soit pas le cas dans la mesure où une compagnie toucherait 800 millions d'euros de subventions chaque année pour un chiffre d'affaires de 3,2 milliards d'euros, étant ainsi la compagnie privée la plus subventionnée au monde. La Cour des comptes a ainsi souligné, dans un rapport de 2008, que la conformité au droit communautaire des subventions d'exploitation versées par passager pouvait être remise en cause. Face à ces pratiques, plusieurs compagnies régulières ont déposé plainte pour « défaut de notification préalable », « rupture d'égalité et distorsion de concurrence » et « illégalité d'aides d'État » devant la Commission européenne en novembre 2009 ; pourtant, depuis cette date, aucune décision n'est intervenue. Aussi, elle souhaite savoir si le Gouvernement français ne pourrait pas intervenir devant les instances européennes afin que ces plaintes soient examinées avec plus de célérité.

### Texte de la réponse

En 2005, la Commission européenne a élaboré des lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux. Cette publication répondait précisément au souci des autorités communautaires de veiller à ce que les pratiques des acteurs publics ne confèrent pas des avantages à certains opérateurs sur le marché concurrentiel du transport aérien et n'induisent pas une concurrence excessive entre plates-formes aéroportuaires. Les lignes directrices communautaires imposent notamment, lorsqu'il y a versement d'aides d'État, une notification préalable à la Commission européenne, afin que celle-ci puisse se prononcer sur leur compatibilité avec le marché commun, ce qui suppose aussi le respect de nombreux critères limitatifs. Mais le développement, depuis quelques années, de nouvelles pratiques par lesquelles des compagnies signent avec les gestionnaires d'aéroports des contrats de prestations financés par des subventions des collectivités territoriales, complétés, le cas échéant, de contrats liés aux modalités d'exploitation et d'assistance en escale, soulèvent de nombreuses interrogations quant à leur conformité juridique. Depuis plusieurs années ce sont ainsi une soixantaine d'aéroports qui ont fait l'objet de plaintes en Europe, dont une trentaine en France. Ces dossiers qui portent sur différentes modalités de financement des compagnies aériennes et des aéroports par des ressources publiques, sont en cours d'examen par la Commission européenne. La France participe activement à leur traitement et elle souhaite vivement qu'une position européenne claire s'établisse pour mettre fin aux doutes et éviter les distorsions de concurrence entre acteurs du transport aérien. Au-delà des procédures individuelles, le Gouvernement français

participe également aux discussions en cours sur la révision des lignes directrices communautaires applicables au secteur. Ces discussions visent précisément à prendre en compte les évolutions récentes du marché, notamment la croissance très importante du trafic des compagnies à bas coûts et le développement des nouveaux liens financiers noués entre celles-ci, les collectivités publiques et les aéroports. La France veillera dans ce cadre à ce que soient préservés les équilibres concurrentiels sur le marché français. Il est important que puissent être maintenues des aides d'État compatibles avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (UE) et que celles-ci permettent de sauvegarder le potentiel de trafic des aéroports régionaux, source d'activité économique pour les territoires, sans pour autant remettre en cause les principes d'égalité de traitement, de loyauté de la concurrence et de bonne utilisation des ressources publiques qui les sous-tendent. Ainsi, le Gouvernement n'acceptera pas de laisser se développer les pratiques de certaines compagnies aériennes qui ne respectent pas les textes en vigueur et qui imposent pour leur venue la mise en place d'un subventionnement continu mobilisant des ressources sans cesse croissantes, financées par le contribuable. Un tel modèle de développement qui pousse à faire parfois des investissements coûteux et conduit les territoires à se livrer à une concurrence excessive entre eux pour attirer les compagnies aériennes sans garantie de la pérennité du trafic, s'oppose au modèle de développement durable voulu par le Gouvernement. Les décisions de la Commission concernant les plaintes évoquées plus haut devraient intervenir dès la parution des nouvelles lignes directrices, la Commission ayant souhaité que les deux démarches soient parfaitement cohérentes.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Danielle Auroi](#)

**Circonscription :** Puy-de-Dôme (3<sup>e</sup> circonscription) - Écologiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 35128

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Affaires européennes

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [30 juillet 2013](#), page 7949

**Réponse publiée au JO le :** [1er octobre 2013](#), page 10394