



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

compagnies

Question écrite n° 60780

## Texte de la question

M. Michel Ménard attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les règles communes définissant les dimensions et le poids maximum du bagage à main autorisé par les compagnies aériennes dites « *low cost* ». En effet, depuis 2006, celles-ci sont en plein essor, entraînant une nette augmentation des voyages de courte distance, pour lesquels un bagage en soute n'est pas toujours nécessaire. Les contraintes pesant sur les bagages à main se sont donc renforcées au fil du temps et les compagnies procèderaient désormais à un contrôle strict de leur poids et de leurs dimensions, visant à inciter le voyageur à opter pour un bagage en soute. Les réglementations en vigueur ainsi que les pénalités afférentes varient de manière significative d'une compagnie à l'autre, en l'absence d'ententes entre elles. Cette pratique tendrait à desservir les voyageurs, contraints de disposer d'un bagage compatible à l'ensemble de ces critères, alors même qu'ils sont susceptibles de faire appel aux services de compagnies différentes à l'occasion d'un même séjour. En janvier 2013, un certain nombre de députés européens ont d'ailleurs invité la Commission à se saisir de cette question, appelant de leur voeu une harmonisation en la matière. Aussi, il souhaiterait connaître l'avis du Gouvernement en la matière, et savoir si une harmonisation des règles appliquées par ces compagnies aériennes sur les bagages acceptés en cabine est envisagée.

## Texte de la réponse

Les règles relatives à la dimension et au poids maximum des bagages qu'un passager est admis à conserver avec lui dans la cabine d'un aéronef (bagages à main) relèvent de la politique commerciale des transporteurs. L'acceptation, généralement en franchise, de ces bagages en cabine constitue ainsi une pratique laissée à l'appréciation des transporteurs dans le cadre d'un équilibre qu'il leur revient de trouver entre les attentes de leur clientèle et les contraintes opérationnelles propres au transport aérien. Ce mode de transport est en effet particulièrement sensible à la masse des bagages embarqués, pour des raisons de sécurité des vols liées à la masse totale des aéronefs, ainsi qu'à leurs dimensions compte tenu des volumes disponibles à bord. Les conditions d'acceptation en franchise des bagages dépendent ainsi, notamment, de la nature des vols, du type d'appareil ou de sa configuration, des classes de vol et des réseaux desservis. En règle générale, les passagers bénéficient sans frais supplémentaires, en complément de leur sac à main ou d'un petit sac à dos, du transport en cabine d'un bagage non enregistré sous réserve de respecter des dimensions et un poids spécifiés. En cas de non-respect de ces critères, le bagage excédentaire est placé en soute et peut donner lieu à perception d'un supplément tarifaire si la franchise pour bagages enregistrés est déjà atteinte. Si les recommandations fixées en la matière par l'Association du transport aérien international (IATA) - qui regroupe environ 250 compagnies aériennes - sont généralement suivies par les transporteurs qui en sont membres, ce qui n'est d'ailleurs pas le cas de la plupart des transporteurs aériens dits « à bas coûts », il n'en demeure pas moins qu'elles n'ont pas de force obligatoire. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de la révision en cours des règlements européens (CE) n° 261/2004 et (CE) n° 2027/97 respectivement relatifs aux droits des passagers en cas d'annulation de vol ou de retard important et à la responsabilité des transporteurs en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, la Commission européenne a proposé quelques mesures d'encadrement en la matière. Les dispositions préconisées viseraient, d'une part, à obliger les transporteurs aériens desservant

l'Union européenne, dans un souci de transparence, à indiquer expressément, dès la procédure de réservation, le nombre maximum de bagages de cabine ou de soute autorisés sur leurs vols et, d'autre part, s'agissant spécifiquement des bagages à main, à interdire leur limitation à une seule pièce en cabine. À ce titre, les autorités françaises se sont prononcées en faveur de telles préconisations, ainsi que le Parlement européen en première lecture, et quelques États membres ont d'ailleurs déjà adopté en droit interne une réglementation en ce sens. Les discussions au niveau européen sur le projet de révision précité ne sont pas encore achevées mais, sur ce point précis, il y a lieu d'observer que plusieurs États membres ont estimé qu'un tel sujet, d'ordre strictement commercial, ne devrait pas faire l'objet d'une intervention du législateur.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Ménard](#)

**Circonscription :** Loire-Atlantique (5<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 60780

**Rubrique :** Transports aériens

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

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [15 juillet 2014](#), page 5986

**Réponse publiée au JO le :** [14 octobre 2014](#), page 8662