



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Air France

Question écrite n° 17309

Texte de la question

M. Georges Sarre fait part de son extrême préoccupation à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme à propos des conditions véritablement léonines imposées par la Commission de Bruxelles pour permettre la recapitalisation d'Air France. La compagnie n'aura plus de nationale que le nom. Des maintenant, le Gouvernement pousse à marche forcée vers la privatisation. Et tant pis pour la casse ! Les hôtels Meridien seront cédés « le couteau sous la gorge », pour un montant que l'on peut craindre inférieur à leur valeur. Aucune autre aide ne saurait être tolérée : c'est ainsi que l'apport de la CDC du début 1993 devra être remboursé, réduisant la recapitalisation à 18,5 milliards de francs. Et la commission veillera à ce que le plan de restructuration soit scrupuleusement suivi. Pour autant, cette mise sous tutelle sert-elle les intérêts de la compagnie ? Bien au contraire. La voilà livrée pieds et poings liés à ses concurrentes européennes ; l'engagement de déréguler encore un peu plus l'accès à Orly le montre. Contrairement aux autres villes européennes, et notamment Londres, les autorités françaises viennent d'abdiquer le droit de choisir l'aéroport de desserte au sein d'une même ville. Est-ce là une distorsion insupportable de la sacro-sainte concurrence ? Ne suffit-il pas que celle-ci soit effective sur la ligne, comme cela est le cas depuis longtemps entre Paris et Londres ? Mais surtout, les conditions proposées par la commission, et que le Premier ministre a acceptées par avance dans deux courriers en date des 14 et 17 juillet 1994, portent l'arrêt de mort de toute stratégie commerciale des compagnies aériennes françaises. Au moment où se jouent les grandes alliances entre compagnies des deux bords de l'Atlantique (British Airways et US Air, KLM et Northwest, Lufthansa et United Air Lines pour ne prendre que les plus significatives), le Gouvernement accepte de « geler » l'avenir de la compagnie. Interdiction lui est faite d'investir dans des compagnies aériennes ; son offre de transport est gelée dans tout le ciel européen à son niveau de 1993 (146 appareils, 89 lignes régulières). Air France n'aura même pas le droit d'accroître son offre à destination des pays extra-européens de plus de 2,7 % par an ! Cette mise à mort touche aussi Air Charter, contrainte à garder son format de 1993. Par quel raisonnement peut-on imposer des objectifs de productivité, et refuser dans le même temps tous les moyens commerciaux d'y parvenir ? Les parts de marché occupées par Air France risquent dans ces conditions de se contracter dans les années qui viennent. Alors, le seul poste sur lequel des gains de productivité seront possibles sera encore et toujours la réduction des effectifs. Le 28 juillet 1994, s'est achevé un chapitre de l'histoire du pavillon français. Si Air France n'est pas vouée à disparaître, les conditions édictées par Bruxelles et ratifiées par le Gouvernement la condamnent irrémédiablement à un rôle de second plan dans les ciels européen et planétaire. La France peut-elle s'y résoudre ? Non. Existe-t-il des moyens de ne pas abdiquer ? Assurément, même si pour cela il faudra du temps, du courage et de la volonté. Aussi l'interroge-t-il sur trois points : tout d'abord, sur quels articles des traités de l'Union la commission s'est-elle fondée pour imposer ces contraintes à Air France ? Le risque hypothétique d'une distorsion de concurrence rend-il caduque la légitimité des aides d'État prévues par l'article 92 ? Ensuite, comment accepter que des restrictions commerciales soient imposées à une seule compagnie alors que : d'autres compagnies ont pu bénéficier dans le passé d'aides de leurs États respectifs sans que la Commission intervienne ; n'existe-t-il pas une politique commune des transports ? Enfin, l'un des commissaires souhaite présenter à l'automne un projet général de réglementation. Le Gouvernement en cette matière aurait du prendre depuis longtemps déjà des initiatives pour ne pas laisser des conceptions ultralibérales s'imposer. Entend-il aujourd'hui faire face à cette échéance pour négocier notamment une organisation rationnelle de la concurrence aérienne ?

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire n'ignore pas que le Traite de Rome confere a la Commission europeenne, dans ses articles 92 et 93, des pouvoirs propres en matiere d'aides accordees par les Etats. C'est sur le fondement de ces textes, ainsi que de la jurisprudence de la Cour de justice des Communauts europeennes et des observations presentees tant par le Gouvernement francais que par les tiers interesses, que la Commission europeenne a decide, conformement a la demande du Gouvernement francais, d'accepter un montant de dotation en capital de 20 milliards de francs pour Air France. Les termes de la decision de la commission sont comparables a ceux des decisions prises anterieurement dans les autres dossiers de recapitalisation de compagnies aeriennes a capital public. Par ailleurs, en mentionnant un projet general de reglementation, l'honorable parlementaire designe sans doute la communication de la Commission europeenne sur les aides d'Etat dans le secteur de l'aviation civile, recemment adoptee par le college des commissaires et qui sera publiee prochainement au Journal officiel des Communauts europeennes. La commission precise regulierement les criteres qu'elle entend appliquer dans l'exercice de ses pouvoirs dans de tels textes, soit de portee generale, soit relatifs a un secteur particulier. La communication precitee, qui s'inscrit dans cette deuxieme categorie, tient compte des evolutions observees dans le secteur des transports aeriens.

Données clés

Auteur : [M. Sarre Georges](#)

Circonscription : - RL

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17309

Rubrique : Transports aeriens

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(e)s

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 28 novembre 1994

Question publiée le : 1er août 1994, page 3849

Réponse publiée le : 5 décembre 1994, page 6053